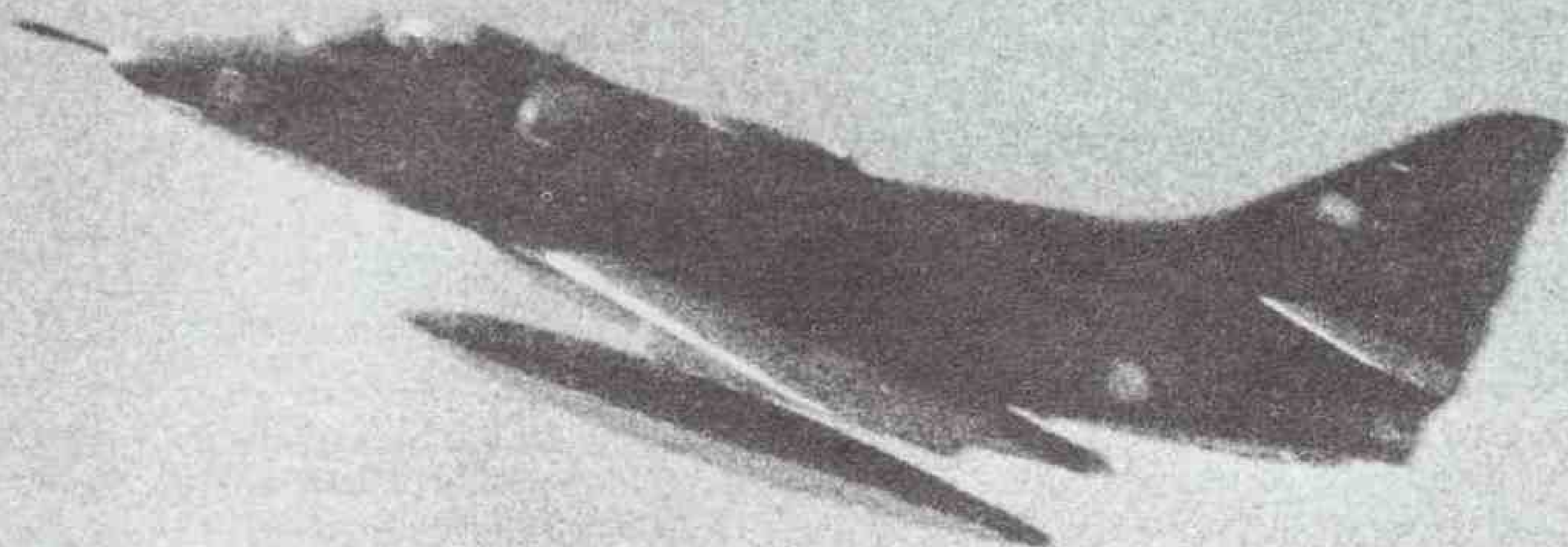
# LA GUERRA DE LAS MALVINAS



# LA GUERRA DE LAS MALVINAS

**Los días posteriores al desembarco argentino en las islas Malvinas fueron de un ritmo febril, en constante aumento, para los británicos y su apresuradamente formada Fuerza de Tareas. Punto clave de este vertiginoso operativo fue la isla de Ascensión y su aeropuerto, sin los cuales hubiera sido virtualmente imposible la reocupación de las Malvinas, un objetivo militar situado a unos 13.000 km de la base de sus atacantes. Con toda premura también los ingleses tuvieron que reformar sus aviones de transporte Hércules para que pudieran ser reabastecidos en vuelo, una delicada y peligrosa maniobra que tuvieron que aprender en días. Sus bombarderos estratégicos Vulcan, a punto de ser enviados al desarmadero o al museo, trocaron la carga nuclear por bombas convencionales y se encontraron súbitamente en medio de un combate que nunca habían imaginado. El 1° de mayo de 1982, finalmente, el único Vulcan que logró alcanzar las islas lanzó una veintena de bombas sobre el aeródromo de Puerto Argentino. La guerra se había desatado.**



# LA BATALLA EN LOS CIELOS

## Un fantástico puente aéreo

Si la Royal Air Force (RAF, fuerza aérea británica) no hubiera contado con la isla de Ascensión como base y escala para su extraordinario puente aéreo hacia el Atlántico Sur, las posibilidades para los británicos de reconquistar las Malvinas hubieran sido muy escasas. El hecho es que la operación "Corporate", tal era su nombre en código, pasará a la historia militar como una de las empresas logísticas más fantásticas de esta época.

La isla de Ascensión es una posesión británica situada a poco más de 1.900 km (1.200 millas) de la costa occidental de Africa, a 6.800 km (4.250 millas) de

Londres y a 6.100 km (3.800 millas) de Puerto Argentino, la capital de las Malvinas. Es un afloramiento volcánico de forma aproximadamente circular, de unos 160 km cuadrados, dominado por los 820 metros del monte Verde (Green Mountain), en el que se concentra prácticamente toda la vegetación natural de la isla. El resto del terreno es calificado como "montón de chatarra", aunque fue elegido como hábitat por un tipo de golondrina de mar conocida en inglés como "wideawake" (bien despierto, vigilante) y de allí el nombre con que fuera bautizado su aeródromo.

Las rutas aéreas que enlazan con la isla fueron activadas el mismo 2 de abril, cuando en las Malvinas persistía cierta resistencia contra los argentinos. Los primeros del puente aéreo en llegar pertenecían a un destacamento de la armada británica, con la misión de brindar a la flota un apoyo logístico vital.

Las dos ventajas esenciales de Ascensión son un excelente fondeadero en la rada de Georgetown, la capital, y la pista de una longitud desmesurada en el aeródromo Wideawake. Esta pista había sido construida por los norteamericanos para una estación de seguimiento de satélites. En época normal el control del aeropuerto estaba asegurado por un equipo reducido de la empresa Pan Am que incluía a dos controladores del tráfico aéreo. Su actividad media era de unos tres movimientos semanales. En lo más intenso del conflicto se contaron alrededor de 400 movimientos por día.

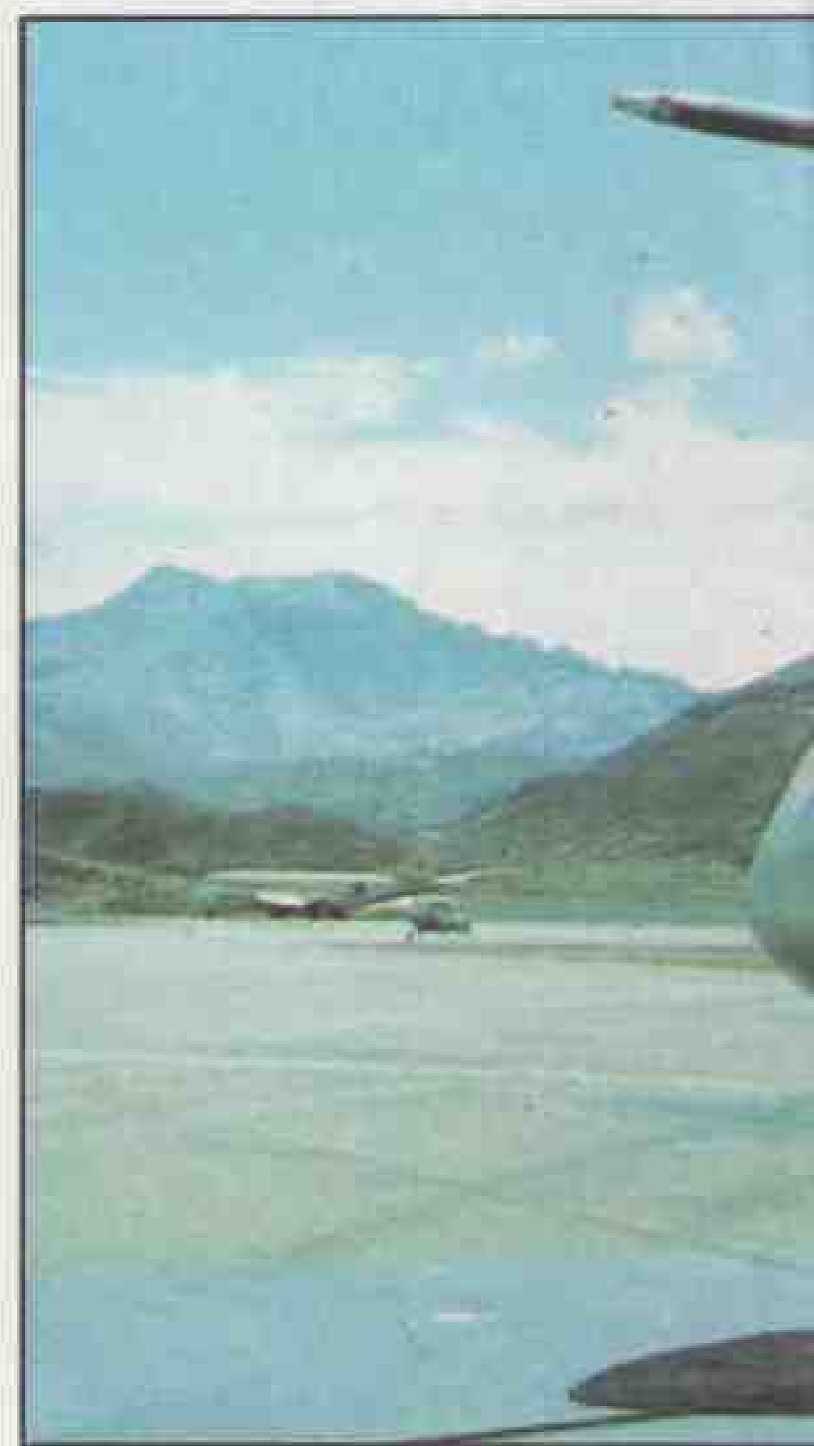
Para montar esta suerte de "calesita de aviones" fue necesario dotar a la isla de una importante organización interarmas, que se concretó en la British Forces Support Unit Ascension Island (BFSUAI, unidad de apoyo de las fuerzas británicas, isla Ascensión). Al mismo tiempo resultaba esencial no abusar de los modestos recursos de la isla. Se impuso así un estricto control de densidad de la población, que se tradujo en el embarque inmediato de todo visitante no debidamente autorizado. El efectivo presente en Ascensión osciló alrededor del millar de personas, con picos de 1.500 hombres. En cuanto al personal embarcado de la Fuerza de Tareas (Task Force), vivía a bordo y sólo bajaba a tierra durante el día.

Como comandante de la BFSUAI se designó al capitán de navío McQueen, de la Armada Real (Royal Navy), quien además de la responsabilidad del apoyo logístico de la Fuerza de Tareas, tuvo a su cargo la operación del aeródromo Wideawake y la defensa de la base. Además, hizo construir siete campos de tiro para el entrenamiento de la tropa.

A medida que se acumulaban materiales, hombres y armamento, la base se convertía en un objetivo cada vez más tentador para los argentinos. Preventivamente, para asegurar la defensa de la isla –ya que los efectivos en el lugar estaban comprometidos a fondo con otras tareas de importancia–, los ingleses transportaron en avión al comando del 3er. Regimiento de la RAF y un destacamento del Escuadrón de Base N° 15, que aterrizaron el 6 de mayo.

## Reabastecimiento en vuelo

La defensa aérea de Wideawake fue asegurada inicialmente mediante la "apropiación" de tres de los seis Harrier GR3 arribados el 5 de mayo. Estos aviones iban en ruta hacia la Fuerza de Tareas y posteriormente fueron encaminados hacia la zona de Malvinas con reabastecimiento en vuelo a cargo de aviones-cisterna



*ARRIBA*
*El área de estacionamiento improvisada en el aeropuerto Wideawake: ahí se podían recibir hasta 16 aviones-tanque Victor simultáneamente. El problema del control del tránsito aéreo en tierra y en vuelo podía compararse, según un experto de la RAF, al que se presenta en un portaaviones en las horas pico.*



*ABAJO*
*Con su lanza de reabastecimiento apuntando al cielo, un Nimrod de la RAF se mantiene en alerta para una misión de reconocimiento. Algunos de estos Nimrod fueron armados con misiles Sidewinder, lo que los convirtió, temporalmente, en los "cazas" más grandes del mundo.*

con base en Ascensión. Estos Harrier estaban armados con dos misiles aire-aire AIM9 Sidewinder y un par de cañones Aden de 30 mm de calibre. El 10 de mayo se colocó en la cima del monte Verde un radar móvil de detección lejana, que otorgaba cobertura –y por tanto una zona terminal de control aéreo– en un radio de 420 km (230 millas). Se trataba de un radar tipo 3D (que registra tres dimensiones) Marconi "Martello" S29, servido por personal de la RAF. El 24 de mayo arribaron tres FGR2 Phantom del Escuadrón de Interceptación Nº 29 de la RAF para relevar a los Harrier, que entonces se incorporaron a la Task Force.

La extrema longitud de las etapas entre el Reino Unido y las islas Malvinas obligaba a los aviones a cargar el máximo de combustible y a reabastecerse en vuelo.

El 16 de abril el Engineering Wing (talleres de aviación) de Lyneham (Inglaterra) recibió el encargo de instalar depósitos auxiliares de carburante en el compartimiento de carga del Hércules, verdadero caballo de batalla del transporte aéreo militar británico. Un par de depósitos auxiliares brindaba de tres a cuatro horas extras de vuelo, mientras que la instalación de cuatro tanques, si bien aumentaba la autonomía, reducía en un 75 por ciento la carga militar del aparato. Estos dos tipos de modificaciones fueron designadas como LR2 y LR4 respectivamente. Los Hércules LR4 no fueron utilizados más que para lanzamiento de reabastecimientos a la Fuerza de Tareas en el límite de su radio de acción.

Pero incluso después de esta modificación, llevada a buen término en el tiempo récord de cinco días, surgió que el apoyo logístico de la Task Force dentro de la Zona de Exclusión Total, así como las futuras operaciones de aerotransporte sobre las Malvinas, imponían la posibilidad de reabastecer a los propios Hércules en vuelo. Se exigía así una nueva proeza técnica.

Los talleres Marshall de la compañía británica Cambridge constituían desde 1966 el principal centro de apoyo técnico de los Hércules de la RAF y desde 1975 operaban también como centro del servicio pos-venta de la Lockheed (la compañía norteamericana constructora del avión), pues esta firma estaba bien dotada para tomar a su cargo esos trabajos. En las últimas horas del 15 de abril los talleres Marshall recibieron el encargo de montar una toma o lanza de abastecimiento en vuelo (un tubo que se proyecta del fuselaje y que debe insertarse en la boca en forma de cono que remata la manguera proyectada por el abastecedor) en un Hércules CIXV 20.

La toma fue montada en la parte superior de la nariz, ligeramente desplazada hacia la derecha, con una tubería para combustible que corría sobre el revestimiento de la parte superior del fuselaje hasta la unión del borde de fuga con el implante del ala y allí empalmaba con la toma de reabastecimiento en tierra. Se colocó también una válvula antirretorno en la unión en Y de estas canalizaciones.

Los mandos para la maniobra de reabastecimiento en vuelo se colocaron sobre el puesto de navegador en la cabina de pilotaje y se instalaron dos proyectores a un lado del tablero del copiloto para poder alumbrar la toma durante operaciones nocturnas. La empresa necesitó apenas diez días para completar esta instalación.

El 30 de abril se planteó otro pedido de modificación: la instalación de un equipo Omega para obtener

mayor precisión en la navegación. Un segundo Hércules sirvió de cobayo para esta nueva modificación.

El mismo día que llegó la orden de instalar el Omega, los talleres Marshall recibieron el encargo de realizar un montaje de ensayo de una versión de reabastecimiento del Hércules, a partir de un sistema de tubería flexible sobre el enrollador Mk 17B (HDU) fabricado por Fligth Refuelling y almacenado en espera de su empleo en la conversión a aviones-cisterna de los VC-10. Un día después, el Hércules CILR4XV296 entraba al taller para recibir además una toma de reabastecimiento en vuelo que le permitiera asumir los roles de reabastecido o de reabastecedor.

## El tobogán

El problema siguiente fue el del entrenamiento de las tripulaciones en la técnica de reabastecimiento en vuelo por el avión-tanque Victor. Dos pilotos instructores de la unidad fueron rápidamente habilitados como monitores de reabastecimiento y desde el momento del arribo a Lyneham del primer C1PLR2 la actividad se tornó frenética. El entrenamiento de vuelo en formación cerrada constituyó la primera exigencia: el comandante del avión a reabastecer debía colocarse en formación cerrada con el reabastecedor y alinearse según marcas especiales de referencia, mientras que el copiloto dirigía la maniobra de toma de la lanza, hasta lograr encajarla en la boca de la manguera del reabastecedor.

Pero lo más difícil era sin duda hacer reunir en pleno vuelo a un Hércules con un Victor, ya que la velocidad mínima de control del Victor es de 230 nudos –el nudo es la unidad de velocidad que equivale a una milla náutica (1.853 metros) por hora–, mientras que la máxima velocidad de crucero del Hércules es de 210 nudos a 23.000 pies (7.000 m). La solución adoptada fue simple pero ingeniosa: el Victor se encontraría con el Hércules desde atrás y a una altitud inferior. Una vez establecido el contacto visual, que habitualmente se hacía a una distancia de 1.500 metros, el avión más lento comenzaba un descenso a razón de 500 pies (unos 165 m) por minuto, enseguida el Victor pasaba adelante y el Hércules se colocaba en posición para proceder a su "alimentación". Todo este procedimiento que insumía unos quince minutos a velocidades de entre 230 y 240 nudos, no tardó en recibir por parte de las tripulaciones el mote de "tobogán".

No pasó mucho tiempo antes de que la isla de Ascensión se transformara en un vasto depósito de municiones, misiles, bombas, granadas y cartuchos de todo tipo y calibre, con sus detonadores y cargas de propulsión. Se acumularon asimismo miles de toneladas de aprovisionamiento y piezas de repuesto para la Task Force a su paso por la isla en camino hacia el archipiélago malvinense.

De tanto en tanto, debían atenderse necesidades urgentes para lo cual se recurría al transporte por helicópteros hasta el puente mismo de los barcos de la expedición. El grueso de este material había sido cargado en los transportes requisados anclados a lo largo de Ascensión y su traslado estuvo a cargo del destacamento de helicópteros de Wideawake, con el auxilio opcional de los helicópteros embarcados en los propios buques. En resumen, esta organización permitía a los Escuadrones N° 24 y N° 30 concentrar sus esfuerzos en el "cordón umbilical" Gran Bretaña-Wideawake. Más tarde estas unidades tuvieron que ocuparse también de las operaciones de los Hércules transformados en aviones-cisterna.

Durante todo el mes de abril la cadencia de rotaciones de los Hércules no cesó de aumentar. El día 17, el promedio de movimientos diarios pasaba de veinte. Se hizo necesario establecer en la isla otros dos destacamentos de escala y la RAF sumó a las conexiones por Hércules, rotaciones de VC-10 y unos veinte vuelos desde Belfast a cargo de la compañía de fletes comerciales Heavylift. Hubo además dos series de vuelos fletados de Boeing 707 civiles hacia Wideawake.

Al comienzo de la operación, cuando los distintos componentes de la Fuerza de Tareas se pusieron en camino hacia su punto de cita en el Atlántico Sur, muchos habían partido con gran premura y por tanto sin haber tenido tiempo suficiente para aprovisionarse como correspondía y acondicionar la carga en el Reino Unido. El complemento fue aerotransportado a la isla de Ascensión, desde donde fue heliportado a bordo al momento de su paso por la base. Durante esta escala reinó una intensa actividad en los puentes para acondicionar las provisiones, munición y equipos necesarios para la misión de cada buque directamente implicado en el apoyo de los desembarcos. Esta tarea, en definitiva, fue llevada a cabo muy rápidamente y sin dificultades.



## "Antílope negro"

No todos los navíos de la expedición hicieron escala en Ascensión y por tanto tuvieron que ser abastecidos







mar afuera por los helicópteros de Wideawake. Así, el *Queen Elizabeth 2* (abreviado QE2) fue abastecido "verticalmente" cuando pasaba a unas 50 millas de la isla. A bordo el paquebote llevaba a los hombres de la 5ª Brigada de Infantería. El QE2 hacía la ruta en dirección a las Georgias del Sur reconquistadas por los ingleses, donde sus hombres fueron transferidos al *Canberra* en previsión de la peligrosa misión de desembarco en San Carlos.

Al comienzo de la operación, el despliegue de helicópteros sobre la isla de Ascensión comprendía dos HU-5 Wessex y otros tantos Sea King de la Armada Real. A principios de mayo, el *Atlantic Conveyor* desembarcó un HC-1 Chinook (identificado con el indicativo Bravo-Papa), que tomó parte activa en las operaciones para completar stocks. Más tarde, llegó como refuerzo un HAR3 Sea King del Escuadrón Nº 202 de la RAF para asegurar las misiones SAR (Search and rescue, búsqueda y rescate) en el caso de tripulaciones cuyos aparatos hubieran sido derribados sobre el mar.

La preparación de las cargas para heliportar se convirtió en una tarea extenuante, dada la falta de tornos y de redes de carga por eslinga. Toda modificación de las órdenes de carga significaba en realidad el reacondicionamiento total de los bultos. El destacamento de apoyo de escala concretó más de dos mil y en una sola jornada realizó 40 cargas de Sea King, otras tantas de Chinook y 138 de Wessex.

ARRIBA IZQ.
*Se entrena como se puede: "marines" en un ejercicio de desembarco bajo el cielo azul de Ascensión, en condiciones muy diferentes de la que los esperaban al final de su camino.*

ARRIBA DER.
*Una corta estadía en tierra de Ascensión era bienvenida, a pesar del estruendo de las armas. Este intermedio permitía entrenarse con munición de guerra en medio del polvo y el calor de esta escala de abril.*

ABAJO
*Un avión de transporte Hércules reabastecido en vuelo por un avión-tanque Victor.*



El mantenimiento habitual de los diversos tipos de aeronaves se cumplió sin inconvenientes, con una tasa de disponibilidad muy elevada, tanto para los aparatos de ala fija como para los de ala giratoria. El Chinook, por ejemplo, no quedó fuera de servicio en momento alguno. La rapidez de las rotaciones en tierra se beneficiaba con una alta prioridad, especialmente para los helicópteros, los que se reabastecían de combustible "en caliente", es decir, con sus rotores en marcha.

A partir de la decisión británica de crear una Zona de Exclusión Total (ZET) alrededor de las Malvinas y las Georgias del Sur y, más tarde, tras los primeros desembarcos en San Carlos, se desarrolló un tráfico marítimo considerable entre la zona denominada TRALA (Towing, Repair and Logistics Area, área logística de reparación y remolque), situada a la altura de las Malvinas, y las islas británicas o Ascensión. Para alimentar este tráfico se montó un complejo de "estaciones de servicio" donde los buques podían acudir. Los pedidos se realizaban por radio y se concertaba un punto de reunión en alta mar. Estos centros de servicio se encontraban en Ascensión y sobre los paralelos 20° S y 40° S, estos dos últimos a su vez reabastecidos por Ascensión.

Esta organización logística iba a ser sometida a un esfuerzo excepcional tras el inicio de las incursiones "Black Buck" (antílope negro) de los bombarderos Vulcan que despegaban de Wideawake. Once Victor y dos Vulcan tomaban parte en cada misión, en la que los despegues se sucedían sin interrupción. Estas incursiones, que se sumaban a las otras misiones de reabastecimiento en vuelo, representaban una carga extenuante para los medios normales de suministro de combustible con que contaba el aeródromo. Consistían éstos en camiones cisterna que actuaban como una noria a lo largo de los seis kilómetros que separaban el depósito de carburante de la pista. Para permitir el reabastecimiento de 24 cuatrirreactores y de una treintena o más de helicópteros, el cuerpo de ingenieros montó una tubería provisoria. En cuanto a los depósitos de combustible, fueron constantemente mantenidos a nivel por los buques petroleros del American Military Sealift Command (servicio norteamericano de reabastecimiento de combustible en alta mar), cuyos buques permanecían mar adentro mientras el combustible era bombeado a tambores.

Además del aprovisionamiento de combustible para los bombarderos y su reabastecedor, los equipos de tierra de la RAF debieron asegurar el mantenimiento de los aviones y de su carga: 42 bombas de 1.000 libras (450 kg), 21 por Vulcan para cada una de las tres incursiones. Las otras dos misiones "Black Buck" tuvieron por objetivo lanzar misiles ARM45 Shrike contra los radares argentinos.

El día de la toma de Puerto Argentino, Wideawake había registrado un total de 535 movimientos de aviones de transporte provenientes o con destino a Inglaterra, entre ellos, vuelos de Hércules y VC-10 de la RAF, de los fletados por Heavylift Air Cargo y los Boeing 707 de la British Airways y de Tradewinds. Estos aviones habían descargado en el aeropuerto Wideawake 23 helicópteros, 5.242 pasajeros y cerca de 6.000 toneladas de carga. El personal del aeródromo, incluido el efectivo permanente de Pan Am, realizó una proeza controlando este tráfico, más el de los aparatos que decolaban rumbo al sur en misiones de apoyo a la Task Force. Solamente los aviones de vigilancia marítima Nimrod efectuaron 111 salidas desde la isla, los C-130 Hércules cumplieron 44 misiones de lanzamiento por paracaídas de provisiones prioritarias, armas y personal de refuerzo para la flota. Los aviones tanque Victor K2 aseguraron el reabastecimiento en vuelo de 67 misiones en 375 salidas y los mecánicos en tierra cumplieron en mantener disponibles en un ciento por ciento estos aparatos con veinte años de servicio.

Para coronar la acción, la isla de Ascensión tuvo que asumir la función de una gigantesca oficina postal, para manejar todo el correo con destino o proveniente del Reino Unido. En diez semanas pasaron por la isla unos 19.000 sacos de correo, sin contar paquetes y periódicos.

# Primer bombardeo a Puerto Argentino

*Los Vulcan habían sido concebidos para lanzar bombas nucleares sobre Europa del Este y no bombas convencionales de 450 kg sobre objetivos en el Atlántico Sur. Después de 25 años de actividad, estos aviones iban a ser radiados de servicio cuando estalló la guerra de Malvinas*

No sería aún la medianoche del 30 de abril de 1982, cuando un estruendo de apocalipsis resonó sobre la isla de Ascensión, poco más que una roca volcánica situada en pleno centro del Atlántico Sur. Era el rugido de dos bombarderos Vulcan de la Royal Air Force, con sus reactores llevados al límite de su régimen. Cada aparato cargaba en su vientre nueve toneladas y media de bombas convencionales de alto poder explosivo.

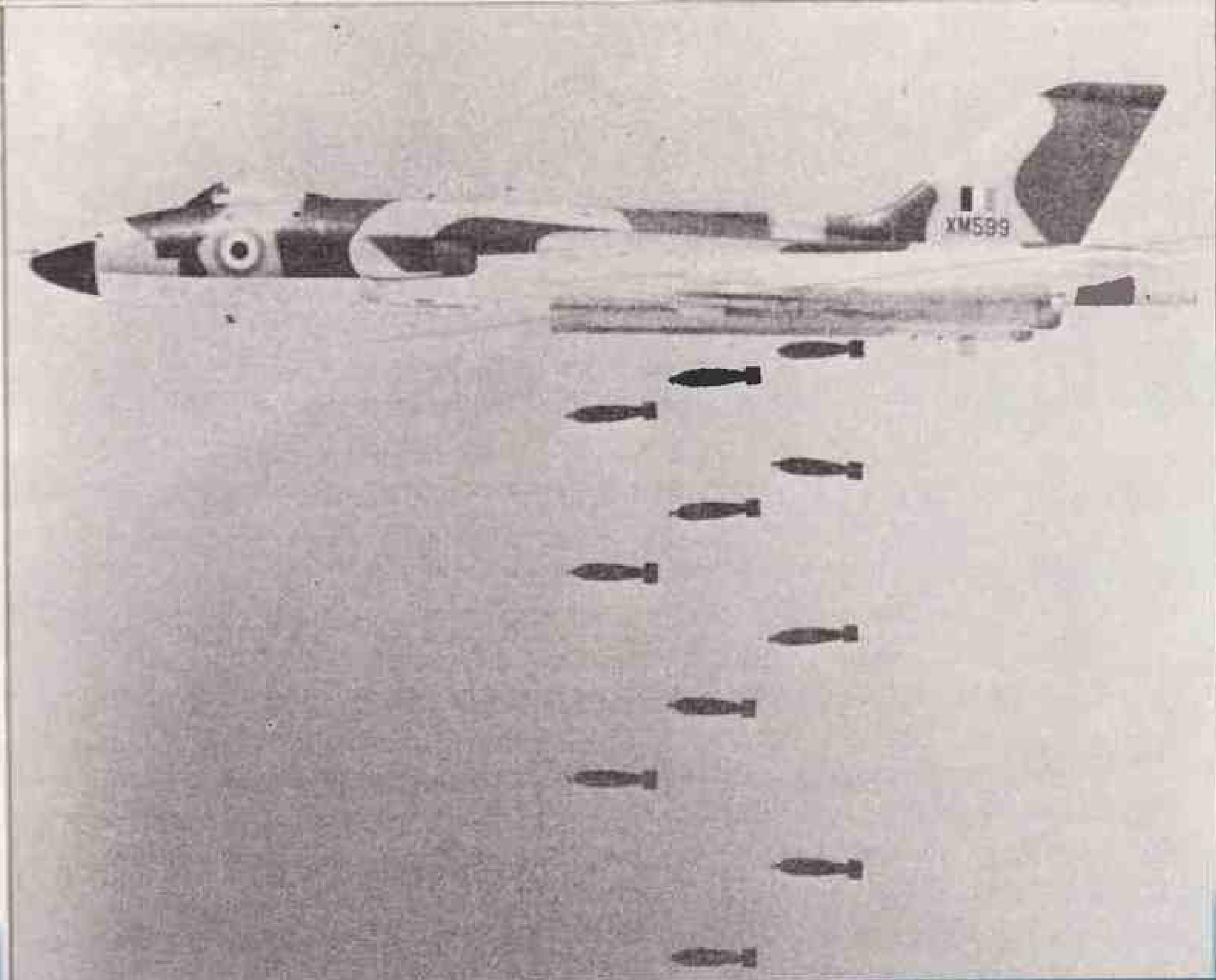
Algunos minutos más tarde, el avión-guía que conducía la misión anunciaba por radio que problemas mecánicos insolubles lo obligaban a abortar el vuelo, por lo que regresó rápidamente a su base en Ascensión.

El capitán Martin Withers, comandante del segundo avión, se limitó a anunciarle a sus cinco tripulantes: ''Parece que vamos a tener un maldito trabajo''.

Withers no habría podido hacer un comentario más exacto, incluso si hubiera podido imaginar solamente qué inverosímil misión debía llevar a cabo con su Vulcan esa noche. No era porque estuvieran ejecutando una misión de bombardeo convencional sobre las Malvinas cuando su aparato había sido especialmente concebido para lanzar bombas nucleares sobre la Europa del Este. Ni era tampoco porque ni él ni sus camaradas habían imaginado jamás que un día debería cumplir misiones reales, ya que todos los Vulcan de la RAF –perimidos después de 25 años de servicio– estaban destinados a terminar sus días en el desarmadero dentro de dos meses.

Lo que era más desusado, y peligroso, en esta misión denominada ''Black Buck'', era que implicaba cubrir un trayecto de 6.280 kilómetros sobre el Atlántico Sur, antes de identificar y bombardear una simple pista de aterrizaje, cuando el radio de acción del avión no era más que de 2.740 kilómetros. No contaban además con pistas alternativas utilizables, ni para casos de emergencia ni para reabastecimiento, como no






fuera quizás Río de Janeiro.

Este problema de radio de acción no se podía resolver más que recurriendo al reaprovisionamiento en vuelo. Se había provisto a los Vulcan de una toma improvisada y los pilotos no habían tenido más que dos semanas para entrenarse en la delicada operación, muchas veces arriesgada, del reabastecimiento en vuelo. Y ese día, Withers y su tripulación tuvieron que efectuarla diecisiete veces para cumplir su misión.

Once gigantescos aviones-tanque Victór acompañaban a Withers y su Vulcan matrícula XM607, para servirle de cisternas volantes. Su altitud normal de vuelo era de 12.000 metros, pero la altitud más cómoda para el reabastecimiento se situaba en el orden de los 8.000 metros, para aprovechar una atmósfera un poco más densa en la que los aviones son más maniobrables. El Vulcan y los Victor se pusieron de acuerdo para

elegir una cota intermedia de 9.300 metros.

A cada "escalón" de reabastecimiento, es decir, cada vez que llegaba el momento previsto de recargar los tanques, el Vulcan debía aproximarse con precaución a un Victor, hasta encajar su lanza en el embudo que remata la tubería flexible del reabastecedor. Era necesario entonces volar en formación cerrada con gran precisión, a pesar de las turbulencias, durante todo el proceso de transferencia de combustible. Esta técnica fue denominada acertadamente como el "biberón".

Los Victor estaban organizados en tres grupos, volando rumbo al sur y retornaban a Ascensión hasta que solamente permanecían dos con el XM607.

Fue entonces cuando se produjo la primera gran complicación. Uno de los Victor que, como estaba previsto, tomaba el biberón de su compañero, atravesó una zona de gran turbulencia y perdió el contacto. Al tratar de restablecerlo, el embudo rompió la lanza del avión receptor a causa de una fuerte turbulencia. Al verse impedido de seguir recibiendo combustible, el Victor afectado invirtió los papeles con su pareja y tras ceder toda su reserva de carburante regresó a Ascensión.

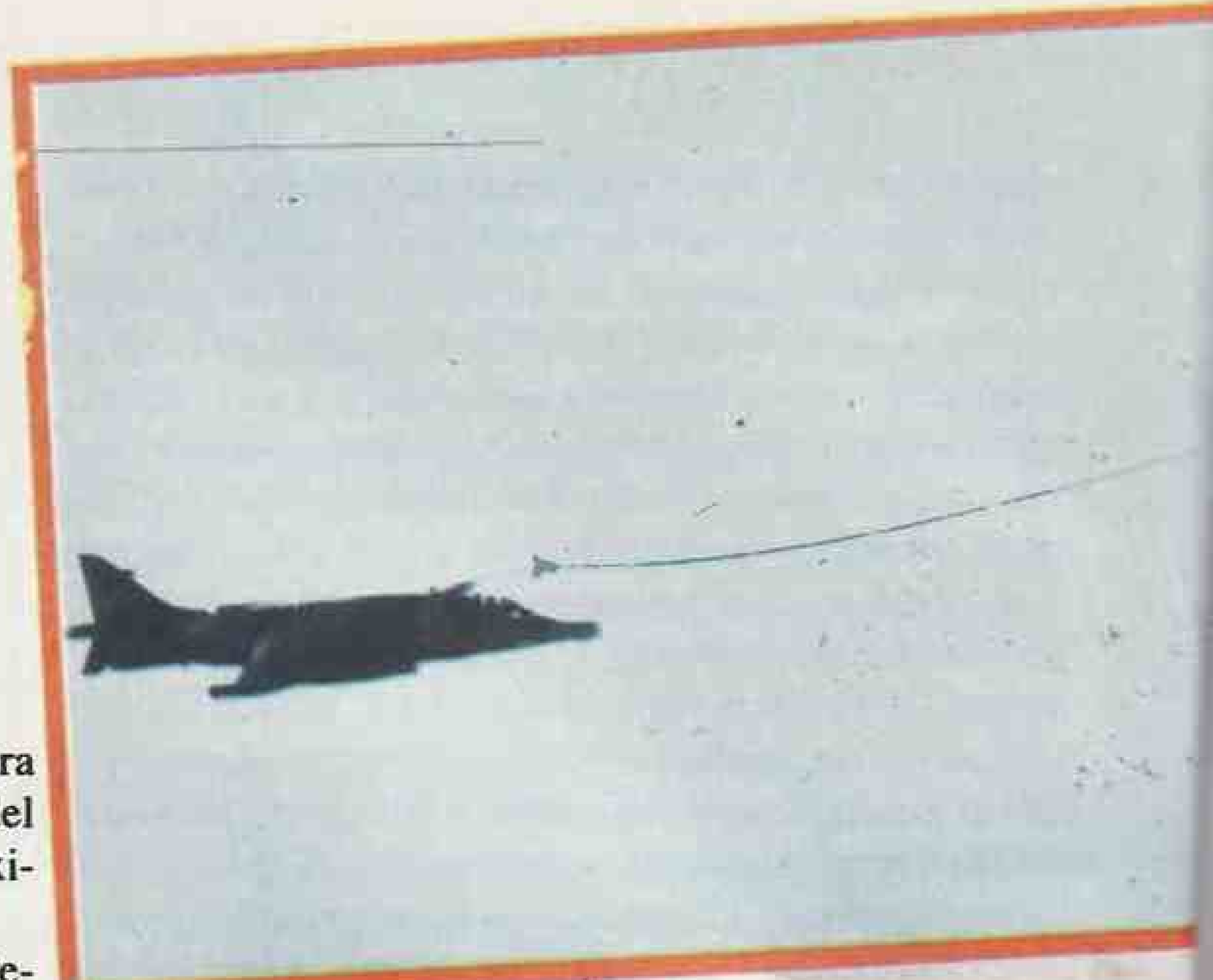
El Victor restante –un modelo K2 matrícula SL189 del escuadrón 57– piloteado por el comandante Bob Tuxford, estaba ansioso de saber si su embudo de inyección podía todavía funcionar a pesar de la colisión con la lanza del otro Victor y por eso pidió al Vulcan que se aproximara para inspeccionar el mecanismo. A través de la ventanilla del Vulcan enfocaron una linterna eléctrica pero no se pudo determinar si había daños o no. El único medio de saberlo era intentar la operación. Con gran alivio de todos, la transfe-

*DER. ABAJO*
*El aeródromo de Puerto Argentino. El Vulcan XM607 eligió un eje de bombardeo oblicuo con relación a la pista para asegurar que al menos una bomba tocaría el pavimento. En la foto se ven los resultados, aunque los daños fueron rápidamente reparados.*

*IZQ.*
*Un Vulcan experimenta el lanzamiento de bombas convencionales antes de instalar el sistema en otros aparatos afectados a las misiones "Black Buck".*







rencia se efectuó correctamente.

Pero no fue más que una transferencia parcial, fuera de programa, ya que el reabastecimiento completo del Vulcan no debía hacerse hasta más tarde, en la proximidad de las Malvinas.

Un poco antes que los depósitos del Vulcan estuvieran llenos, Tuxford se vio forzado a interrumpir la transferencia e indicar a Withers, haciendo parpadear sus luces de posición, que se retirara. Withers se inquietó pero habría estado realmente más preocupado si hubiera sabido lo que realmente pasaba a bordo del Victor. Tuxford y su tripulación habían decidido dar al Vulcan un poco del combustible que debían conservar para ellos mismos y estaban consumiendo una parte del carburante que necesitaban para volver a Ascensión. Fue porque sabían que la misión del Vulcan era capital y que no se debía correr el riesgo de comprometerla. En cuanto a ellos, si podían encontrar otro reabastecedor y tomarle un poco de combustible antes de llegar a unos 700 km de Ascensión, alcanzarían a llegar a la base. De todas maneras, no era cuestión por el momento de dar instrucciones por radio en ese sentido, ya que se había impuesto un estricto silencio radial.

El XM607 se aproximaba a las Malvinas. Enseguida descendió a 90 metros de altitud para minimizar el riesgo de ser detectado por los radares. A 75 km del objetivo remontó a 3.000 metros para la ejecución del bombardeo. Se verificó que el sistema de navegación



*ABAJO*

*Gracias a una reparación de emergencia, la pista no quedó largo tiempo inutilizada y por tanto provisiones y equipos continuarán llegando a Puerto Argentino. La pista iba a ser dañada seriamente por incursiones posteriores, antes de ser evacuada. Es posible de todas maneras que estos bombardeos no hayan tenido demasiada influencia sobre el esfuerzo de guerra argentino.*



*ARRIBA*
*La foto muestra una insólita operación, tal vez con fines experimentales, un Harrier se reabastece en vuelo de un bombardero Vulcan.*

*ABAJO*
*Los destrozos causados en el aeródromo de Puerto Argentino por los repetidos ataques de Vulcan y Harrier fueron reparados por prisioneros argentinos, después del 14 de junio.*







había mantenido al Vulcan exactamente en la ruta prevista. Withers tomó rumbo 235° y encaró la recta final según un eje oblicuo con relación a la pista. El lanzamiento de las 21 bombas no duró más que cinco segundos: una eternidad para la tripulación. Las bombas se deslizaron hacia Puerto Argentino, de la que el Vulcan estaba todavía a unos cinco kilómetros. Enseguida dio media vuelta, esperando ansiosamente una réplica argentina.

No hubo disparo antiaéreo alguno en su dirección, solamente una indicación del sistema de detección para alertar que un radar de tierra lo había localizado. La tripulación conectó entonces el sistema de contramedidas electrónicas (CME) para interferir el radar enemigo, que entonces cesó de emitir. Nadie sabe, aún hoy, si el radar dejó de funcionar como consecuencia de las contramedidas o si un argentino lo había desconectado, por descuido o voluntariamente.

Una bomba hizo impacto sobre la pista y las demás en sus inmediaciones, causando graves destrozos a los aviones estacionados y a los depósitos. Se había elegido un eje de bombardeo "atravesado" para asegurar así que la pista recibiera al menos un impacto.

Después de haber lanzado sus bombas, el Vulcan debía haber descendido a 90 metros para escapar a la detección de los radares, pero Withers prefirió, para economizar combustible, trepar inmediatamente al nivel de crucero económico y ajustó los aceleradores al régimen de consumo mínimo.

Por fin el Vulcan pudo radiar la palabra clave que indicaba que la operación había tenido éxito. Withers y su tripulación lanzaron un suspiro de alivio, después entraron en contacto con Ascensión para conocer su programa de citas, absolutamente vitales, con los reabastecedores. El trayecto de retorno se cumplió sin incidentes y el XM607 pudo finalmente posar sus ruedas en Ascensión. La duración total de este vuelo excepcional había sido de 15 horas y 45 minutos.

## ¿Una misión útil?

Había transcurrido justamente un mes de la ocupación argentina de las islas Malvinas, el 2 de abril, hasta la primera misión "Black Buck". Durante ese lapso, los argentinos no habían hecho nada por mejorar o alargar la pista de aterrizaje en Puerto Argentino, que a pesar de resultar vital, no tenía más que 1.230 metros de longitud. Pero sí habían emplazado armas antiaéreas pesadas: cañones y misiles.

Era pues de gran importancia estratégica impedir el uso de la pista a los aviones de transporte y de combate argentinos. El hecho de que la pista bombardeada había sido rápidamente reparada y que el tráfico aéreo logístico se desarrolló normalmente, no fue realmente conocido hasta después de la rendición.

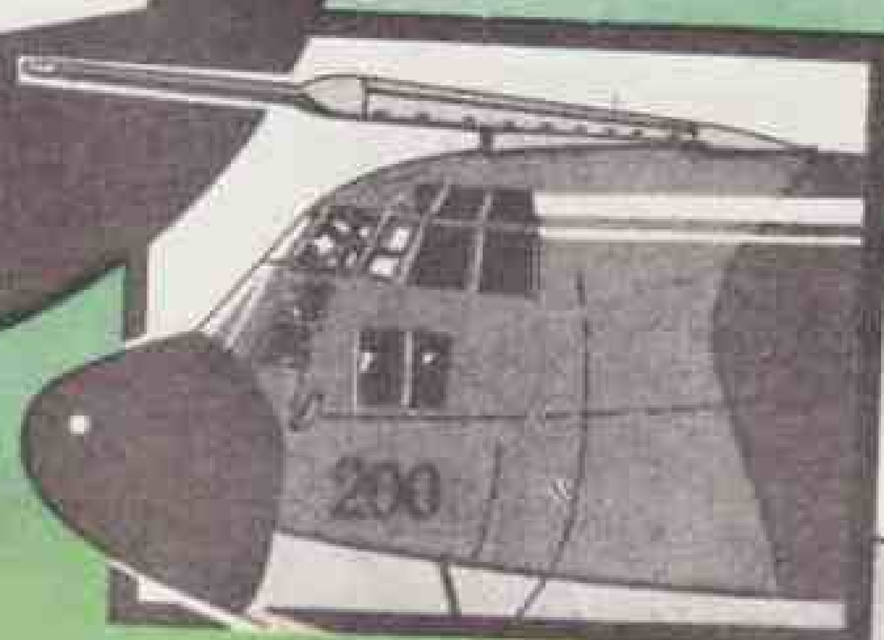
Lo cierto es que desde el 9 de abril los ingleses se dedicaron a preparar los Vulcan para las misiones "Black Buck". Los aviones y sus motores fueron revisados por completo y se fueron a buscar lanzas de reaprovisionamiento a lugares tan distantes como Catterick, Woodford, Goose Bay en Labrador y la base aérea norteamericana Wright-Paterson, en Ohio. En muchos casos se hicieron reacondicionar en fábrica los equipos internos de reabastecimiento en vuelo y los grupos propulsores fueron puestos a punto para que proporcionaran su potencia máxima en el momento del decolaje.

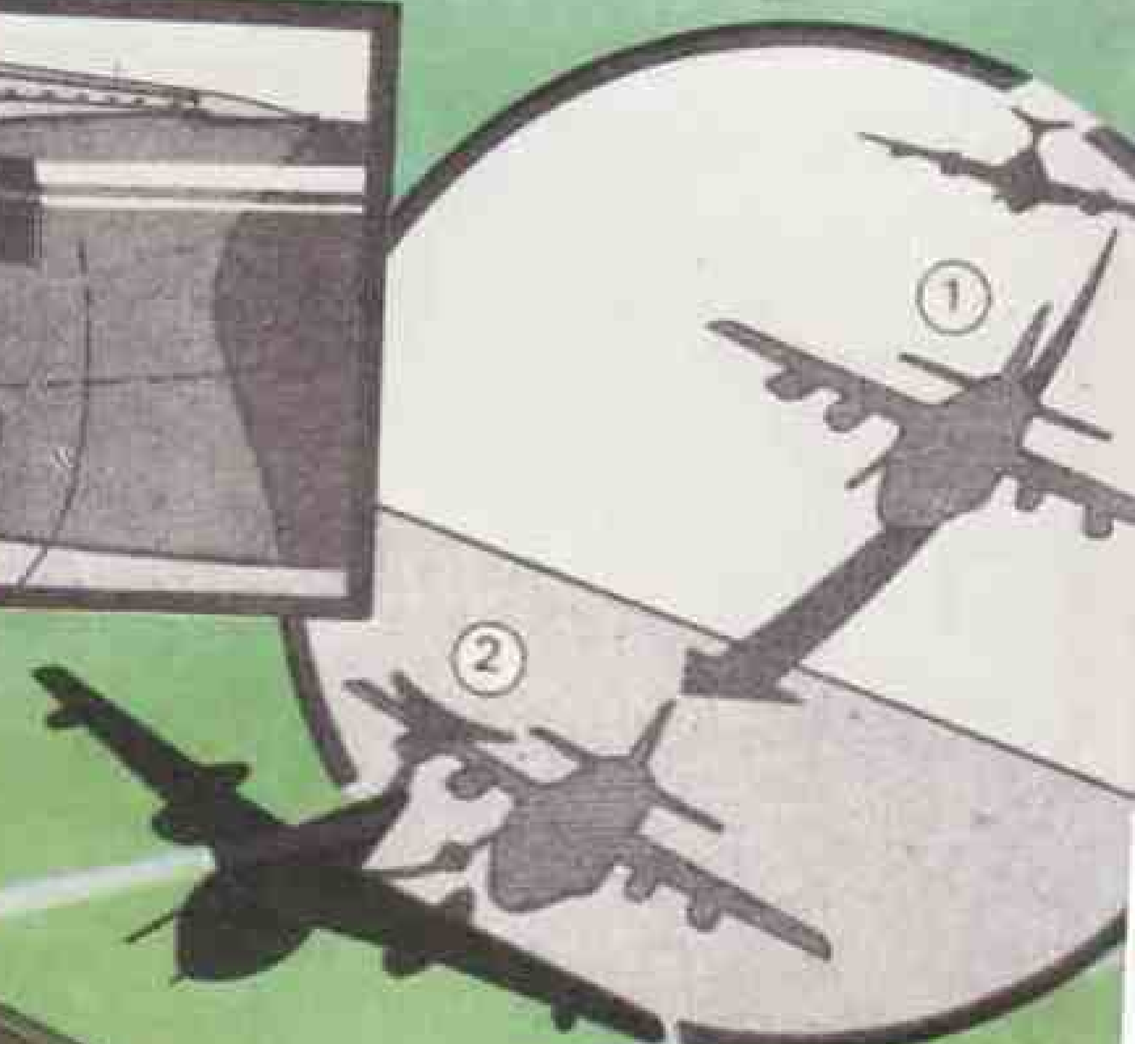
El entrenamiento para el reabastecimiento comenzó el 14 de abril y, diez días después, llegó la orden de instalar los sistemas de contramedidas electrónicas en los cinco Vulcan que, finalmente listos, iban a tomar parte en el conflicto. Se recurrió para ello a los "pods" (barquillas) Westinghouse ALQ101(V) montados en los cazas Buccaneer del Escuadrón 208, mientras que, tras una ferviente búsqueda, se logró encontrar los refuerzos de estructura y los conductos de climatización que originalmente habían sido diseñados para la instalación del descartado misil Skybolt. Se concibió por completo un novísimo soporte de ala para el contenedor, fabricado, montado y experimentado por Waddington, y para restablecer el equilibrio fue necesario montar un segundo soporte en el ala izquierda. Se consiguió asimismo, no sin ciertos perjuicios, adaptar en el montaje un misil antirradar AS37 Martel, que más tarde fue reemplazado por un AGM45A Shrike y finalmente por un par de estos últimos.

# El Lockheed C-130 Hércules

## Un avión "todo uso"


*La toma de reabastecimiento en vuelo del Hércules.*




*1 - A 23.000 pies de altitud el Hércules se lanza en picada*

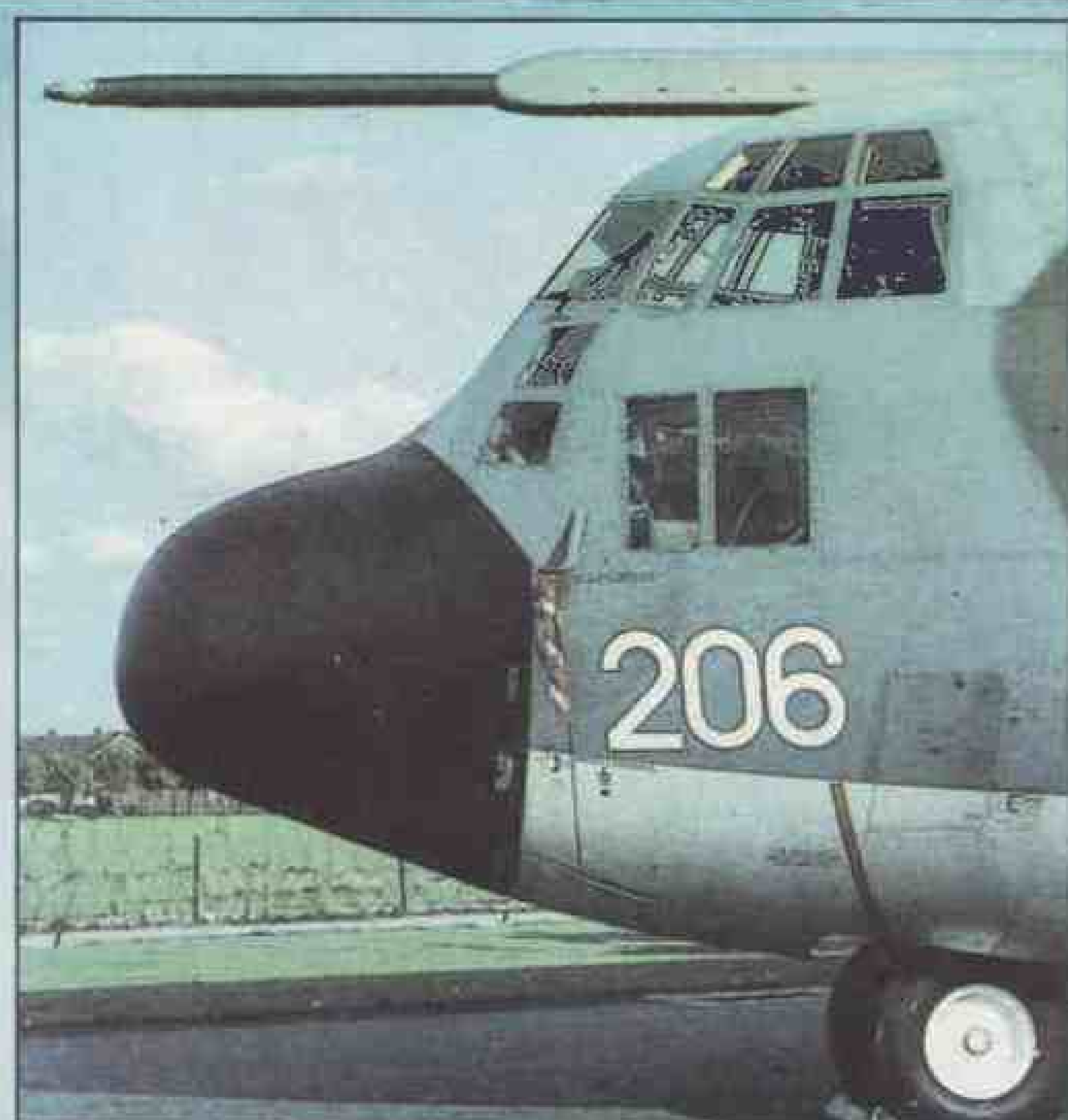
*2 - Entre 23.000 y 15.000 pies se acoplan el **Hércules y el Víctor***

9
10
11
13
8
4
6
2
7
1
5
3



*1 - Cúpula del radar*
*2 - Radar de a bordo Sperry*
*3 - Tren de aterrizaje delantero*
*4 - Asiento del piloto*
*5 - Palanca de mandos*
*6 - Tablero principal de instrumentos de a bordo*
*7 - Compartimiento de carga y pasajeros*
*8 - Equipo de supervivencia*
*9 - Tanques de combustible*
*10 - Turbohélice Allison T56-A-15*
*11 - Hélice cuatripala de paso reversible*
15
16
18
14
17
19
12
*12 - Puerta izquierda para salida de paracaidistas*
*13 - Puerta derecha para salida de paracaidistas*
*14 - Puerta de evacuación de emergencia*
*15 - Luz anticolisión*
*16 - Timón de dirección*
*17 - Cono trasero*
*18 Compensador del timón de dirección*
*19 - Compensador del timón de profundidad*









Fue en 1951 cuando la Fuerza Aérea de los Estados Unidos (USAF) difundió las especificaciones de un avión de transporte destinado a servir en el Comando Aéreo Táctico. El proyecto que ganara debía poder utilizar pistas semipreparadas, con una carga útil de 25.000 libras (11.340 kg) o 92 soldados de infantería o 64 paracaidistas con su equipo completo.

Los proyectos de Boeing, Douglas y Fairchild fueron descalificados por el de Lockheed, el "Modelo 82" y así fueron encargados dos YC-130. A partir de su presentación en 1954 se hizo evidente que acababa de nacer una nueva generación de aviones de transporte militar. Muchos aviones, antes del Hércules, poseían ya cualidades indiscutibles en uno u otro terreno, pero ninguno logró como el C-130 la síntesis de todos los factores que contribuyen a la eficacia de un transporte militar. Una bodega de grandes dimensiones (12,6 m de largo por 3 m de ancho y 2,75 de alto) a la altura de la plataforma de un camión para facilitar la carga y descarga, una puerta ventral de accionamiento hidráulico que se abatía para servir de rampa de acceso o de puerta de lanzamiento en vuelo tanto de personal como de material; la posibilidad de presurizar la cabina y la bodega en los vuelos a gran altitud; una considerable capacidad de combustible para vuelos a larga distancia en depósitos estructurales todo a lo largo del ala; la fiabilidad de sus turbopropulsores; la excelente visibilidad desde el puesto de pilotaje; cualidades técnicas, en fin, de la categoría STOL (Short take-off and landing, despegue y aterrizaje en corta distancia) con la maniobrabilidad de un avión de caza.

Estas cuatro últimas características, más su ancha trocha y la robustez del tren de aterrizaje de ruedas gemelas con neumáticos de baja presión, permitían a este transporte utilizar pistas cortas que estarían vedadas para la mayoría de los aviones de transporte, aun aquellos más livianos. La sobriedad del turbopropulsor Allison T56 (cuatro carenados muy finos en franca protuberancia delante del borde de ataque) y la capacidad interna de 4.372 galones (16.500 litros) de combustible en depósitos estructurales a lo largo de la envergadura del ala entre los dos largueros maestros, se convertían en dos factores de importancia, así como la estructura del piso de la bodega, formado por paneles maquinados en el cuerpo principal, con lo que se lograba así combinar poco peso y fuerza portante.

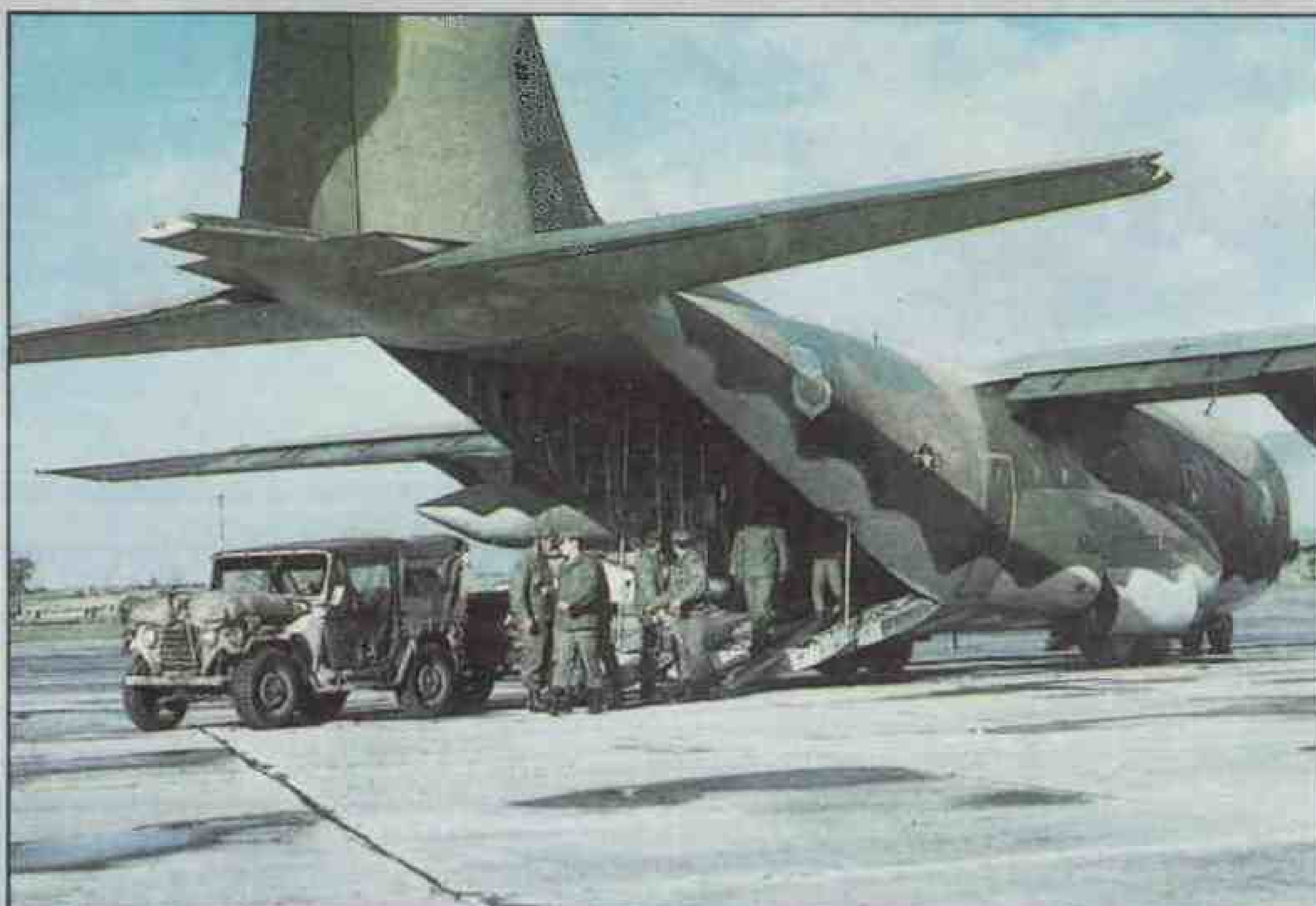
La vida potencial de la célula era aumentada por el empleo de una nueva aleación de aluminio. El C-130 abría así el camino a la utilización intensiva del titanio y del encolado de metales, que otorgaban a la célula su extraordinaria integridad estructural.

El Ala de Transporte de Tropas N° 463 de la USAF fue la primera unidad operacional con los C-130A y sus tripulaciones no tardaron en entusiasmarse con este nuevo avión que daba muestras de poseer cualidades de vuelo hasta entonces nunca vistas. Un ejemplo: el piloto podía llevar el avión hasta el límite de su veloci-

*IZQ.*
*Un Hércules en plena operación de extracción de cargas por paracaídas.*

*DER.*
*Equipado con una toma de reabastecimiento, este Hércules pudo participar en misiones a gran distancia.*

*El Hércules fue utilizado en los dos bandos. En la foto un Hércules descarga un jeep*



*Reabastecimiento en vuelo de dos Skyhawk norteamericanos por un Hércules*




dad de pérdida y entonces empujar sus aceleradores al máximo y volar sin problemas.

La flexibilidad de empleo del Hércules hizo que se recurriera a él para una cantidad de trabajos imprevistos, en parte gracias a los 500 caballos de fuerza suplementarios logrados con los nuevos turbopropulsores T56-A-9. En definitiva la USAF compró 219 C-130 A, la Royal Australian Air Force adquirió 12 y el Ejército del Aire de Vietnam del Sur recibió 32 aparatos. Fue entonces cuando se lanzó un vasto programa de producción y el Hércules se transformó en verdadero avión "para todo uso".

Unos 66 ejemplares de una versión equivalente al C-130H, la más reciente, fueron construidos por Lockheed para la RAF con la denominación C-130K, que los británicos designaron CMK1 Hércules. Estos aparatos revelaron una eficacia fantástica durante la guerra de Malvinas, especialmente para el aerotransporte hacia el Atlántico Sur, con escala en Wideawake.

Mientras no hubo pista de aterrizaje disponible en el archipiélago, las misiones de lanzamiento de paracaídas implicaban el reabastecimiento en vuelo de los Hércules en los trayectos de ida y vuelta a la isla Ascensión. Los reabastecedores fueron Victor KMc2 o bien los propios Hércules transformados en aviones-tanque. El empleo de los primeros producía menos problemas logísticos, pero la incompatibilidad de velocidades entre el reabastecedor y el reabastecido imponía el delicado procedimiento apodado "tobogán". Empero todas las dificultades fueron superadas y los Hércules aportaron su cuota importante a la victoria de los británicos. Aun en la actualidad continúan desarrollando un papel principal al asegurar el reabastecimiento y refuerzo de la guarnición. Del lado argentino, el Hércules se mostró igualmente irremplazable, dado que, por ejemplo, era el único avión que poseían con capacidad STOL y de un radio de acción tal que era capaz de unir el continente sudamericano y las islas, efectuando aterrizajes "clandestinos" entre los cráteres de bombas en la pista de Puerto Argentino.

La idea de utilizar el C-130 como avión cisterna no era nueva. La fuerza aérea norteamericana lo había hecho durante cerca de dos décadas. La versión cisterna más difundida fue el KC-130 F, variante del C-130 B empleado por el US Marine Corps (Cuerpo de Infantería de Marina), de la que se construyeron 45 ejemplares, que sirvieron principalmente para el reabastecimiento de otros Hércules o de aviones de hélice y al de los helicópteros armados de recuperación de tripulaciones abatidas, los Sikorsky HH-3E. La versión KC-130 R, más reciente, fue una adaptación de la variante C-130 R de la serie C-130 H.



# La Marina Real



*La Marina Real entró en guerra en el Atlántico Sur poco menos de un año después de la publicación oficial de un plan de reestructuración profunda –y controvertida– decidida por el gobierno. Ese plan, denominado **"El camino hacia adelante"**, redistribuía las misiones y los medios entre las Fuerzas Armadas británicas para el decenio subsiguiente.*

*El shock más duro deberían soportarlo las fuerzas de superficie de la Marina Real. Pero, a pesar del cambio de orientación se reconoció como necesario, a la luz del conflicto de las Malvinas, el mantenimiento en servicio del **Invincible**, por ejemplo, aunque la tendencia a la restricción continuó siendo inamovible.*

*Se preveía una reducción del veinte por ciento en las unidades de superficie y la potencia de disuasión naval debía pasar, en adelante, a medios que operarían muy por encima o muy por debajo de ellas: una flota de submarinos nucleares SSN y los vectores aeronavales movilizados por la RAF. En 1990, según se preveía, se debería contar con 19 SSN armados con misiles antibuques Sub-Harpoon y con torpedos antisubmarinos (ASM) de un tipo muy avanzado. En total, una fuerza ciertamente muy poderosa, que sería respaldada, a partir de 1988, también por una nueva clase de submarinos de propulsión clásica. Según los planes en vigor, el primero de los cuatro submarinos nucleares capaces de lanzar misiles balísticos Trident, de los que cada uno es dos veces más grande que los SSN lanzadores de Polaris de la clase del **Resolution**, debía entrar en servicio en la década del 1990.*

*Algunos expertos británicos en estrategia naval discutirán ese giro, que se traduce en una adaptación optimisma de las fuerzas a su misión en la OTAN, y que implica su concentración*




*en el Atlántico Nordeste. En ese escenario las misiones esenciales de la Marina Real son:*

- *El apoyo ASM a la flota norteamericana del Atlántico, en el seno de la cual los portaviones británicos de la clase **Invincible** operarán en parte bajo la "sombrilla" de la defensa aérea norteamericana.*
- *La protección de los convoyes transatlánticos.*
- *La búsqueda de submarinos y la misión de disuasión en los sectores donde la marina soviética esté en posición de superioridad y donde los SSN podrían ser empleados.*
- *Las operaciones ASM y de minado/desminado en aguas poco profundas.*

*A propósito de este último tipo de misión, la Marina concentra actualmente sus esfuerzos en una nueva generación de pequeñas fragatas ASM, el Tipo 23, que utiliza un sonar remolcado y un nuevo helicóptero mediano, el E-101. La defensa antiaérea de las unidades de superficie quedará asegurada mediante el sistema norteamericano de cañones AA Phalanx, que fue instalado en el **Illustrious** en previsión del relevo del **Invincible** en las aguas de las Malvinas, por los misiles Sea Wolf y el complejo de artillería antiaérea AA Sea Guard.*

*La guerra de las Malvinas demostró la agilidad en el empleo de un arma naval que, incluso si su papel principal está previsto en el cuadro de la OTAN, permanece en condiciones de desplegar una fuerza mucho más allá de su zona de acción normal, y esto para una acción prolongada. Pero los partidarios de una Marina Real mejor equilibrada entre fuerza de submarinos y de superficie, no dejaran de subrayar el crecimiento incesante de la capacidad de intervención de la marina soviética, y especialmente la de sus fuerzas anfibias*



**Arriba:** *Un Harrier fue abatido durante una incursión contra el aeródromo y las instalaciones de Goose Green. Algunas partes del aparato fueron encontradas intactas.*
**Abajo:** *Una rueda del Harrier abatido, el piloto, teniente Nick Taylor, resultó muerto.*

# Los Harrier entran al baile

El 1º de mayo, cuando el día apenas despuntaba sobre el abominable desorden que reinaba en el aeropuerto de la capital de las Malvinas, los pilotos de Harrier se preparaban para su primera misión de combate real. Algunas horas después de la primera incursión "Black Buck", una formación de Harrier pasó como tromba sobre los aeródromos de Puerto Argentino y Goose Green (Pradera del Ganso), para lanzar sobre sus blancos bombas de 1.000 libras (450 kg) o las BL755, ya sean del tipo de explosión inmediata a ras del suelo o con espoleta de retardo. La reacción de la defensa antiaérea fue realmente intensa.

No hubo, sin embargo, más que una sola pérdida, debida a un proyectil de 20 mm que atravesó la deriva del avión del teniente David Morgan, que acababa de ser reparada con una placa de aluminio remachada.

Durante toda la campaña, la simplicidad fundamental de todas las versiones del Harrier resultó acertada. A bordo del *Hermes* 140 hombres, ayudados por una veintena de suboficiales de la RAF, consiguieron mantener en operación 24 horas al día una flota que por momentos superó los 20 aviones.

Los ataques del 1º de mayo tuvieron lugar al amanecer, por lo que los aviones tenían el sol naciente a sus espaldas con la ventaja de que esta circunstancia dificultaba en extremo la detección visual. Al igual que en los ataques siguientes, los daños sufridos por los aparatos británicos se pueden explicar por el hecho de que debían volar a baja altitud por el mismo centro de un nutrido fuego de armas livianas. Que nosotros sepamos, dicen los ingleses, el 1ª de mayo no fue disparado ningún misil superficie-aire. En cambio fue intensísimo el fuego de los cañones antiaéreos de todo calibre, hasta de 45 mm.

Los Sea Harrier volaban en secciones ligeras, limitadas a un líder y un ala. A su retorno a los buques, todas las aproximaciones se realizaban en forma vertical y aterrizaban en el espacio libre sobre un puente de una veintena de metros de ancho. Los aviones se acercaban al barco con rumbo directo desde una dirección cualquiera y tenían que pasar al vuelo estacionario, no importa cual fuera la velocidad del viento o la fuerza del oleaje.

Más tarde, ese mismo día 1ª de mayo, al menos doce aviones argentinos, entre ellos Mirage o Dagger y algunos Canberra, se aproximaron a la Task Force a gran altitud. Los Sea Harrier de la Patrulla Aérea de Combate (PAC, o CAP, según sus siglas en inglés) fueron a interceptarlos pero los argentinos cambiaron de rumbo. Uno de los Mirage fue accidentalmente abatido por las defensas antiaéreas de Puerto Argentino.

## El AIM9, un buen misil estadounidense

La primera victoria británica iba a ser conseguida el domingo 2 de mayo por el teniente Paul Barton, destacado en el Escuadrón 801 en el marco de un intercambio de pilotos entre escuadrones. Estaba en patrulla de cobertura de la Task Force cuando en la pantalla del radar Blue Fox de su Harrier detectó dos aviones no identificados a unos 30 km de distancia que se aproximaban rápidamente. Los buques de la Task Force avanzaban hacia la isla provenientes del este y disparaban sus cañones sobre el aeropuerto de Puerto Argentino, lo que probablemente había tocado en carne propia a los pilotos de la Fuerza Aérea Argentina (FAA), ahora ávidos de represalia. La interceptación inicial se hizo en rumbo de colisión pero Barton y su pareja maniobraron, como sólo lo pueden hacer los Harrier por sus especiales características, para colocar-

se a la cola de los Mirage y al alcance de cañones y misiles Sidewinder. Barton disparó una corta ráfaga con sus ametralladoras a poco menos de 800 metros sin resultado, pero cuando el autodirector de un misil emitió la señal de haber "enganchado" un blanco, disparó y el Mirage se transformó instantáneamente en una bola de fuego.

Tal fue el primero de los 27 disparos del misil AIM9L Sidewinder efectuados durante el conflicto. En contraste con los sinsabores de los norteamericanos con sus misiles aire-aire en la guerra de Vietnam (la primitiva versión AIM9B), esta última versión del Sidewinder se mostró fiable y eficaz, con un índice de éxito del orden del 90 por ciento.

El mismo día, el teniente Penfold despegó del *Hermes* para encontrarse súbitamente en serpenteante combate con los Mirage. Uno de los argentinos disparó un AIM9B Sidewinder sobre el acompañante de Penfold, que consiguió evitar el misil por medio de un giro brutal sobre el plano vertical (en una maniobra que los ingleses denominaban "VIFFing"). En tanto, el líder se había colocado a distancia de tiro de sus AIM9L y al momento de recibir en sus auriculares la señal sonora del misil, accionó el disparador y un nuevo Mirage explotó.

Poco después, en la misma tarde, tres bombarderos Canberra de la FAA fueron detectados por los radares de la Task Force cuando se aproximaban a una altitud media de unos 15.000 pies (5.000 metros). Los aviones picaron hacia la superficie pero los controladores de interceptación británicos lograron dar un rumbo bastante preciso para que su patrulla de cobertura los interceptara. Los bombarderos entonces escaparon a plena potencia, pero no lo suficientemente rápido, ya que uno de ellos cayó víctima de un Sidewinder.

Pero los Harrier no habrían de tener siempre tanta suerte. La primera pérdida fatal se registró dos días después durante un ataque de los Sea Harrier del Escuadrón 800 (del *Hermes*) contra el aeródromo y las instalaciones de Goose Green. El teniente comandante Nick Taylor fue alcanzado por proyectiles antiaéreos de 35 mm y su avión se estrelló. Taylor fue el único piloto de Harrier o Sea Harrier muerto en acción por el fuego del enemigo.

**Arriba:** *Estos restos de un automóvil muestran elocuentemente todo el horror de la guerra aérea moderna.*

**Abajo:** *Montones de chatarra como resultado del tiro preciso de los cañones argentinos de 35 mm.*





# LA FUERZA AEREA ARGENTINA

## Una aviación que se hace respetar

En la víspera de la guerra de las Malvinas, la República Argentina poseía una fuerza aérea que estaba entre las más numerosas y mejor equipadas de América latina.

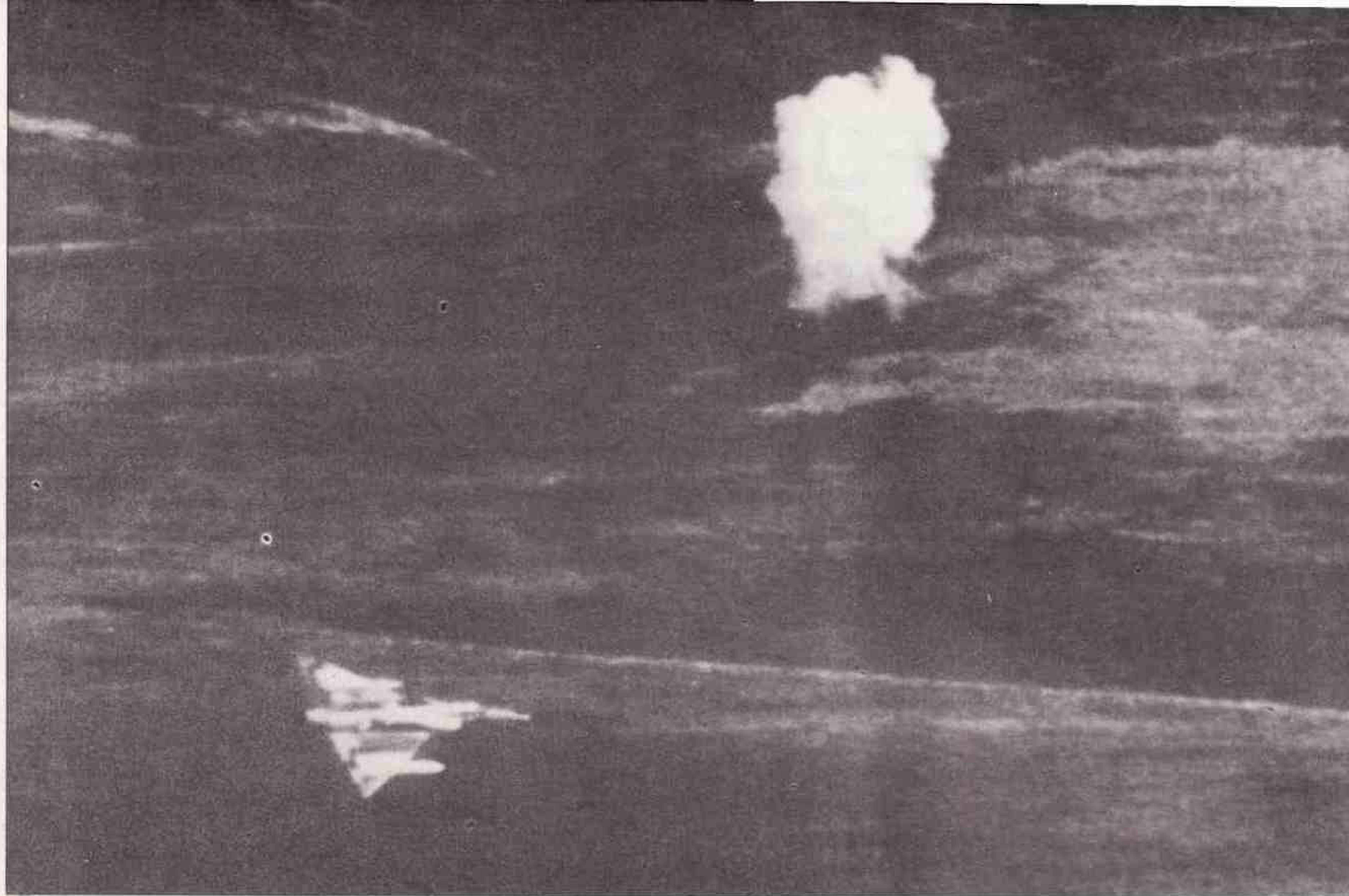
La aviación militar argentina es la heredera de una "flotilla aérea militar" constituida en 1912. Como en otros países, esta fuerza embrionaria permaneció inicialmente bajo el control del ejército de tierra, situación que se mantuvo hasta 1945, cuando el entonces llamado Servicio Aeronáutico del Ejército se convirtió en Fuerza Aérea Argentina, un arma completamente independiente.

En los años que siguieron a su creación, la Fuerza Aérea se vio beneficiada por el carácter militarista del régimen del general Juan Perón para progresar rápidamente hasta convertirse en la más importante y más poderosa aeronáutica militar de América del Sur. La influencia de la Luftwaffe fue preponderante: el ex jefe del arma de Caza alemana, general Adolf Galland, desempeñó la función de consejero especial de 1947 a 1954, mientras que Kurt Tank, antiguo director de la oficina de proyectos de Focke-Wulf, había tomado a su cargo la producción local de aparatos militares.

Después de la caída de Perón, el ritmo de desarrollo de la FAA se aminoró y fue necesario esperar hasta la década del setenta para que la aviación militar se lanzara a un programa de reequipamiento mayor, en momentos que surgía la tensión entre la Argentina y Chile en torno de la soberanía sobre el canal de Beagle. A fines de 1981, una evaluación seria otorgaba a la Fuerza Aérea Argentina un efectivo de 19.500 hombres y un parque de 400 aparatos de 33 tipos diferentes repartidos en las 13 bases aéreas principales. La mitad de esos aviones podía ser considerada como integrada por aeronaves de combate, entre las cuales los cuatro tipos que llevaron el peso de la lucha en el Atlántico Sur, los Douglas A4P Skyhawk, los Mirage IIIEA de Dassault, los Dagger de Israel Aircraft Industries y los IA58 Pucará.

El Skyhawk había sido concebido originariamente





*Un Mirage argentino escapa de los disparos de la defensa antiaérea de un buque de la Task Force, por encima de Malvinas.*

como caza embarcado. De hecho, cada uno de los 60 A4P en servicio en Argentina había operado bajo las insignias de la Armada de los Estados Unidos. Con su turborreactor J65W16A, el Skyhawk es un avión extremadamente compacto, con una envergadura que no sobrepasa los 8,40 metros. Pero a pesar de lo reducido de su superficie, está lejos de estar subarmado, con sus dos cañones de 20 mm y la posibilidad de portar hasta 10.000 libras (4.500 kg) de bombas y cohetes. Pero en el caso particular de la guerra de Malvinas, esta impresionante carga militar debía sufrir reducciones parciales para dejar lugar a las indispensables reservas suplementarias de combustible. Los últimos 25 aparatos A4P entregados a la Argentina estaban dotados de una mira D126R Isis de Ferranti que mejoraba sensiblemente la precisión de tiro.

La amenaza más temible para la Task Force estaba representada, al menos teóricamente, por los Mirage franceses y sus "medio-hermanos", los Dagger. El Mirage, cuyo primer vuelo data de 1956, es un caza multiuso de ala delta cuya velocidad puede alcanzar dos veces la del sonido. Su armamento fijo consiste en dos cañones DEFA de 30 mm y puede cargar misiles aire-aire, aire-superficie, coheteras y hasta 900 kg de bombas. La Fuerza Aérea disponía, según los expertos, de 16 Mirages IIIDA y de dos biplazas IIIEA.

La versión israelí del Mirage V, el Dagger, cuenta también con un notable "pedigree". Al igual que Argentina, Israel había comprado los Mirage a Francia, pero la cuestión de los conflictos en el Medio Oriente llevó al gobierno francés a decretar un embargo sobre los armamentos con destino a países de la región. No obstante, este embargo fue rápidamente eludido por Israel, que consiguió procurarse los planos del Mirage V y de su reactor y comenzó así su producción local. El producto de esta operación voló en 1971 y se estima en 26 el número de estos aviones vendidos a la Argentina. El concepto inicial del Mirage V se basaba en la optimización de una célula de Mirage III con vistas a ser empleado en ataques a tierra y para ello contaba con su capacidad portante de 3.150 kg de bombas, además de tanques suplementarios de combustible lanzables. La única gran diferencia entre el Dagger y el Mirage es que el primero cuenta con equipamiento electrónico ciento por ciento israelí.

## Un equipamiento moderno

Tanto los Mirage como los Dagger y los Skyhawk resultaron "penalizados", durante la guerra de Malvinas, por lo insuficiente de su radio de acción operacional. Este punto débil se agravaba por el aumento espectacular en el consumo de combustible de los cazas cuando utilizaban la potencia plena. Por este hecho, la superioridad de los aviones argentinos en materia de velocidad sobre los Harrier perdía mucho de su significación. Llevar el acelerador al máximo para dominar a un interceptor británico, probablemente no hubiera proporcionado al caza argentino más que reducir sus posibilidades de regresar al continente.

El IA58 Pucará es un avión antiguerrilla, biplaza, de concepción muy simple e impulsado por dos turbohélices. Construido por la Fábrica Militar de Aviones, fue el principal avión de combate con base en las Malvinas durante el conflicto. Específicamente diseñado para el apoyo aéreo, el Pucará posee una potencia de fuego considerable, con sus dos cañones de 20 mm y cuatro ametralladoras 7,62 mm, además de hasta 1.500 kg de bombas y cohetes. La FAA contaba con unos sesenta aparatos en servicio al comienzo de las hostilidades.

De importancia comparable a la de la Fuerza Aérea, la Aviación Naval argentina constituía también una amenaza para la Task Force y sus buques. A fines de 1981, esta fuerza aeronaval contaba entre sus filas 3.000 hombres y tenía en servicio 130 aparatos reparti-

dos entre sus tres bases en tierra y el portaaviones *25 de Mayo*. Sin lugar a dudas, la punta de lanza de la Aviación Naval la constituían los cinco aviones Super-Etendard, de Marcel Dassault, entregados a la Argentina antes de que Francia dispusiera un embargo a la venta de armas. Aunque el Etendard es un excelente avión de combate, su velocidad máxima no supera la del sonido y tiene un radio de acción limitado. Su gran superioridad en este conflicto en el Atlántico Sur fue su capacidad de lanzar el misil antibuques AM39 Exocet.

## El patriotismo de la FAA

Entre los demás tipos de aviones de combate en servicio en la Aviación Naval, se contaba una quincena de Skyhawk A4Q que, como sus homólogos de la FAA, eran excedentes de la Armada norteamericana pero en este caso habían conservado su aptitud para operar en portaviones, específicamente en el 25 *de Mayo*.

En realidad, este portaviones no tomó parte en las operaciones, se dijo que por causa de desperfectos en las máquinas, y es probable que sus aviones fueran utilizados desde bases en tierra cuando el índice de pérdidas de los Skyhawk comenzó a aumentar. Similar en lo esencial al A4P, el A4Q no está equipado en cambio con el colimador Isis de Ferranti.

El poderío aéreo argentino era pues moderno y capaz, como después lo iba a demostrar, de inquietar seriamente a la armada británica en el Atlántico Sur. Pero hay que admitir que un avión de combate no vale más que lo que vale su piloto. ¿Cuál era pues el nivel de aquellos pilotos argentinos que se batieron en el cielo de las Malvinas?

La Fuerza Aérea Argentina había recibido, como ya se dijo, una ayuda considerable de los veteranos de la Luftwaffe en los años que siguieron al fin de la Segunda Guerra Mundial. Este punto es de importancia ya que es la época en la que se formaron quienes debían actuar como oficiales superiores durante la guerra de Malvinas, entre ellos el entonces comandante en jefe de la FAA, brigadier general Basilio Lami Dozo. Por otra parte, la Fuerza Aérea Argentina estaba empapada en un profundo sentimiento patriótico. Cuando en abril de 1982 el jefe militar argentino dijo que sus tripulaciones preferían la muerte al deshonor, los británicos casi no le creyeron y en la Task Force este tipo de declaraciones fue rápidamente olvidado, como una simple baladronada... Sin embargo se iban a ver obligados a rectificar su opinión a medida que los argentinos, a pesar de sus pérdidas, continuaban los ataques aéreos.

## ¿Ayudas extranjeras?

Los pilotos argentinos dieron prueba en este conflicto de una indiscutible bravura; sin embargo, en la guerra moderna, esta virtud no siempre resulta suficiente. Al concluir su fase de entrenamiento, ya sea en Francia o en Israel, las tripulaciones no habían tenido ocasión alguna de adquirir experiencia en combate aéreo y además la instrucción había girado en torno de una función de apoyo a operaciones terrestres. Por otra parte, ninguno de los aviones de combate disponibles tenía, ni con mucho, la autonomía de vuelo necesaria para enfrentar un combate eficaz en el cielo de las Malvinas partiendo desde bases continentales... y para regresar a su punto de partida. Por otra parte, los argentinos se enfrentaban a una de las fuerzas aéreas mejor entrenadas del mundo, con muy pocas bazas a su favor aparte de su valor personal. Que hayan logrado el éxito por todos conocido constituye sin lugar a dudas un hecho de armas notable.



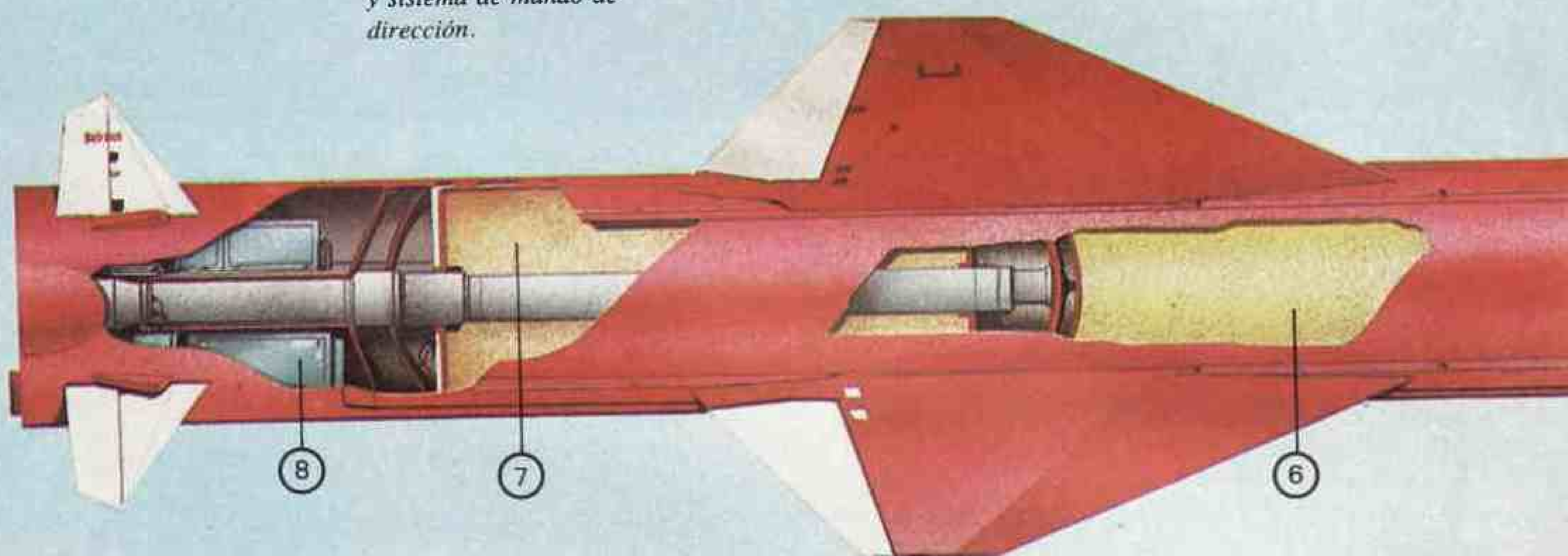

Resulta importante observar que en dos ocasiones la FAA y la Aviación Naval estuvieron al borde de perder el beneficio de sus mejores armamentos ofensivos y todo por simples razones técnicas. Al comienzo del conflicto el programa de instrucción para el sistema de armas Etendard Exocet aún no se había concretado. Dassault había destacado especialmente un equipo técnico de nueve hombres en la Argentina para supervisar la puesta en servicio del nuevo sistema en noviembre de 1981. En abril del año siguiente el equipo todavía estaba allí. No obstante, Francia paralizó sus entregas de armas y su ayuda técnica a las fuerzas armadas argentinas, conforme con el embargo a los armamentos dispuesto por la Comunidad Económica Europea (CEE). La propia Margaret Thatcher agradeció oficialmente el gobierno francés por esta actitud. De todas maneras, los técnicos argentinos, muy competentes por cierto, lograron su cometido sin la ayuda de los consejeros franceses.

Cabe recordar asimismo que un oficial de la USAF puesto a disposición de la Fuerza Aérea Argentina para colaborar en la adaptación de los pilotos de Skyhawk, permaneció en su puesto en Buenos Aires durante toda la guerra. Si bien el 30 de abril recibió la orden de cesar toda actividad aérea, no fue llamado de regreso a su país y continuó ejerciendo sus funciones desde su oficina. El conflicto fue para los argentinos una ocasión de resolver ciertos problemas concernientes al asiento eyectable del Skyhawk y algunos otros relativos al mantenimiento de los aparatos. Los consejos del oficial norteamericano les fueron pues de gran ayuda, pero no obstante no debe exagerarse su amplitud. En realidad estos consejos no apuntaban más que a pequeños detalles y la Fuerza Aérea no los esperó para mantener en estado operativo a una parte importante de su fuerza de combate.

Si se considera la guerra de las Malvinas en su conjunto, no hay duda de que la aviación militar argentina aportó una contribución más grande que las otras dos armas. Piloteados por hombres de un gran valor, los Skyhawk, los Mirage y los Etendard infligieron cruentas pérdidas a la Task Force.

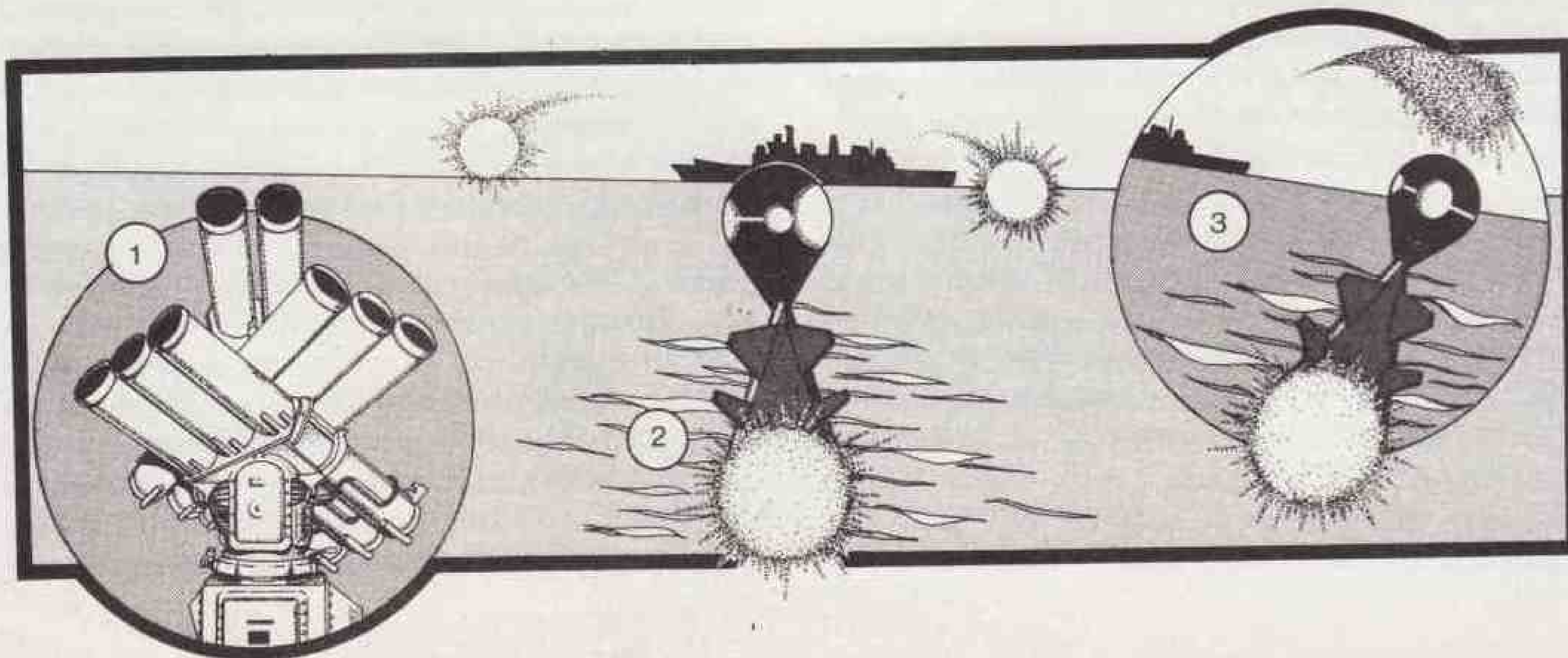
**Anatomía de un Exocet**

*1 - Cabeza de guiado.*
*2 - Sistemas de guiado.*
*3 - Unidad de lógica.*
*4 - Carcaza de fragmentación.*
*5 - Carga militar.*
*6 - Motor de sustentación.*
*7 - Cohete de aceleración.*
*8 - Alimentación de energía y sistema de mando de dirección.*



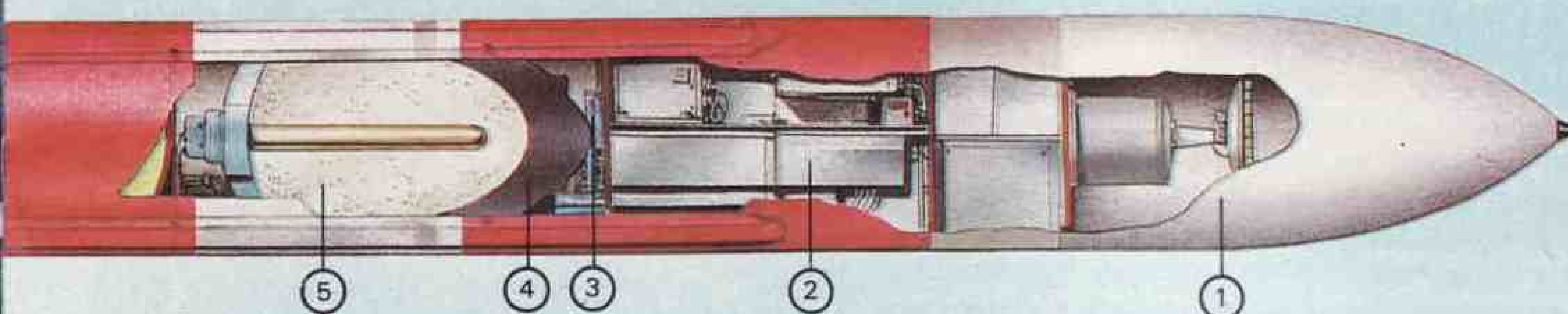

**Al lado:** *corte de un Exocet. El sistema de guiado comprende un radio altímetro que suministra la información necesaria para el vuelo al ras del mar. La ojiva es relativamente pequeña en comparación con relación al conjunto, pero encierra una potencia devastadora con 165 kg. de hexolita.*
**Abajo:** *el Exocet puede ser disparado tanto desde el puente de un barco como desde tierra. En la foto un vehículo portacontenedores-lanzador de una batería costera.*






***Al lado: cómo funcionan los señuelos***
*1 - El lanzador de señuelos Corvus, de la Royal Navy.*
*2 - Las nubes de señuelos aparecen en el radar del misil como si fueran grandes objetos metálicos.*
*3 - Para el radar del misil las nubes de señuelo son más atractivas que el verdadero objetivo. El misil cambia de rumbo y se va a perder en el mar después de haber "cazado las nubes".*

# EXOCET
# El terror de los británicos




*A la derecha: un Super Etendard francés, armado de un misil AM 39 Exocet. Abajo: lanzamiento de un MM 40 Exocet en el transcurso de un ensayo hecho por la marina francesa. En 2 segundos y medio el misil alcanza su velocidad de crucero, de 1.125 km/h.*



Después de la pérdida del *Sheffield*, el primer sentimiento que prevaleció en toda Inglaterra fue de cólera por el duro golpe que acababa de recibir el orgullo nacional, bajo la forma de un misil de fabricación francesa disparado por un avión construido en Francia. Desde todo el mundo llegaron a la sede de la Aérospatiale avalanchas de télex, de cartas y de llamadas telefónicas para obtener este misil formidable en las mejores condiciones de entrega.

En efecto, las performances del Exocet impresionaron profundamente a la opinión internacional durante el conflicto de Malvinas, es que el misil se mostraba temible.

El 21 de octubre de 1967, lanchas egipcias de la clase Osa, de construcción soviética, dispararon seis misiles SSN2 Styx sin siquiera salir de la rada de Alejandría. Su objetivo era el destructor israelí *Eilat*, que recibió varios impactos y resultó totalmente destruido. El efecto en los estados mayores navales fue enorme y varios países se abocaron seriamente a desarrollar misiles antibuques, al tiempo que buscaban un misil capaz de destruir las pequeñas pero temibles lanchas lanzamisiles. Entre los constructores que examinaron este problema sobresalió Nord Aviation, que en 1970 se integraría con el grupo gigante que conformaba Aérospatiale. El fruto de sus trabajos sería el MM38 Exocet.

## Una carga militar considerable

A pesar de su vasta experiencia en misiles de crucero propulsados por un turborreactor, como el MM20, el constructor decidió comenzar de cero. La propulsión por reactor fue descartada en razón del lento encendido y aumento de potencia de este tipo de motor. Si en esa época esta lentitud resultaba quizás un poco exagerada, eso no quiere decir que a un turborreactor no le cueste trabajo hacer despegar un misil en los dos o tres segundos que siguen a la orden de disparo, lo que no es el caso del cohete propulsor sólido. El del Exocet es de dos etapas, la primera de una potencia muy grande para el lanzamiento y la segunda con un empuje de sustentación en vuelo, más reducido pero de mayor duración. La configuración cruciforme del empenaje del Exocet podría sorprender, pero tiene la ventaja de permitirle virar sin inclinación lateral, de donde surge una respuesta más rápida a las órdenes de cambio de rumbo e incluso le da la posibilidad de reducir al mínimo la altura de vuelo rasante sobre el agua, sin correr el riesgo de tocar la superficie con el extremo de un ala.

La versión básica del MM38 posee una memoria de guiado en la que los datos de determinación y de distancia del blanco son introducidos antes del lanzamiento. Al accionar su mando de disparo, el misil es lanzado de su contenedor y trepa hasta una treintena de metros, ahí se estabiliza en vuelo horizontal antes de descender a su altura de crucero, a quince metros sobre el mar. En dos segundos y medio alcanza su velocidad de crucero de mach 0,93 (unos 1.100 km/h), que le permite recorrer en dos minutos una distancia de 37 kilómetros. Durante ese lapso un buque no se desplazará más que dos km como máximo y probablemente mucho menos.

Al aproximarse al objetivo, el radar del misil comienza la búsqueda, encuentra al objetivo y se "engancha" en él. A diferencia de la mayoría de los misiles antibuques, el barrido del radar del Exocet se hace solamente sobre el plano horizontal, en dos ejes y el vuelo a ras del mar se mantiene hasta el momento del impacto. La ventaja consiste en que el misil se torna



*Un MM40 Exoct, versión embarcada, abandona su lanzador con el estruendo de un trueno. Los restos que se ven en el aire no son más que placas de guiado y de protección del misil en el interior del contenedor.*

más difícil de detectar y de destruir que aquellos que deben tomar altura cerca del blanco para redescender en picada sobre él. Además el Exocet es de una extrema precisión con virtualmente el ciento por ciento de probabilidades de que su radar atrape a la víctima designada.

Su carga militar es considerable, en el orden de los 165 kg de hexolita que explotan después que la cabeza perforó el blindaje exterior del buque, que en los navíos de guerra modernos no es comparable para nada con la coraza de sus ancestros. Contra una lancha, el efecto de esta carga explosiva sería catastrófico y su potencia hace que el Exocet resulte muy eficaz contra grandes barcos. La Armada británica lo sabía muy bien ya que había hecho un disparo de prueba de un Exocet de serie (el número 101) sobre un viejo destructor, que quedó totalmente fuera de combate en condiciones reales.

El MM38 fue concebido para ser disparado desde voluminosos contenedores-lanzadores instalados en la cubierta de un navío de superficie. En las Malvinas, los argentinos montaron estos contenedores en afustes con ruedas para instalarlos desde la costa. En cuanto a la Aérospatiale, desarrolló otras versiones de su misil, entre ellas el AM39 que puede ser disparado desde un helicóptero pesado o desde un avión de ataque. Se destaca también la versión mejorada de altas performances MM40, disparada por tubos lanzadores livianos desde la cubierta de buques o desde vehículos tipo 6 x 6 (con tracción en sus seis ruedas) y el SM39 con planos que se despliegan después del tiro. Este último modelo se dispara desde cápsulas lanzadas por los tubos lanzatorpedos de un submarino.

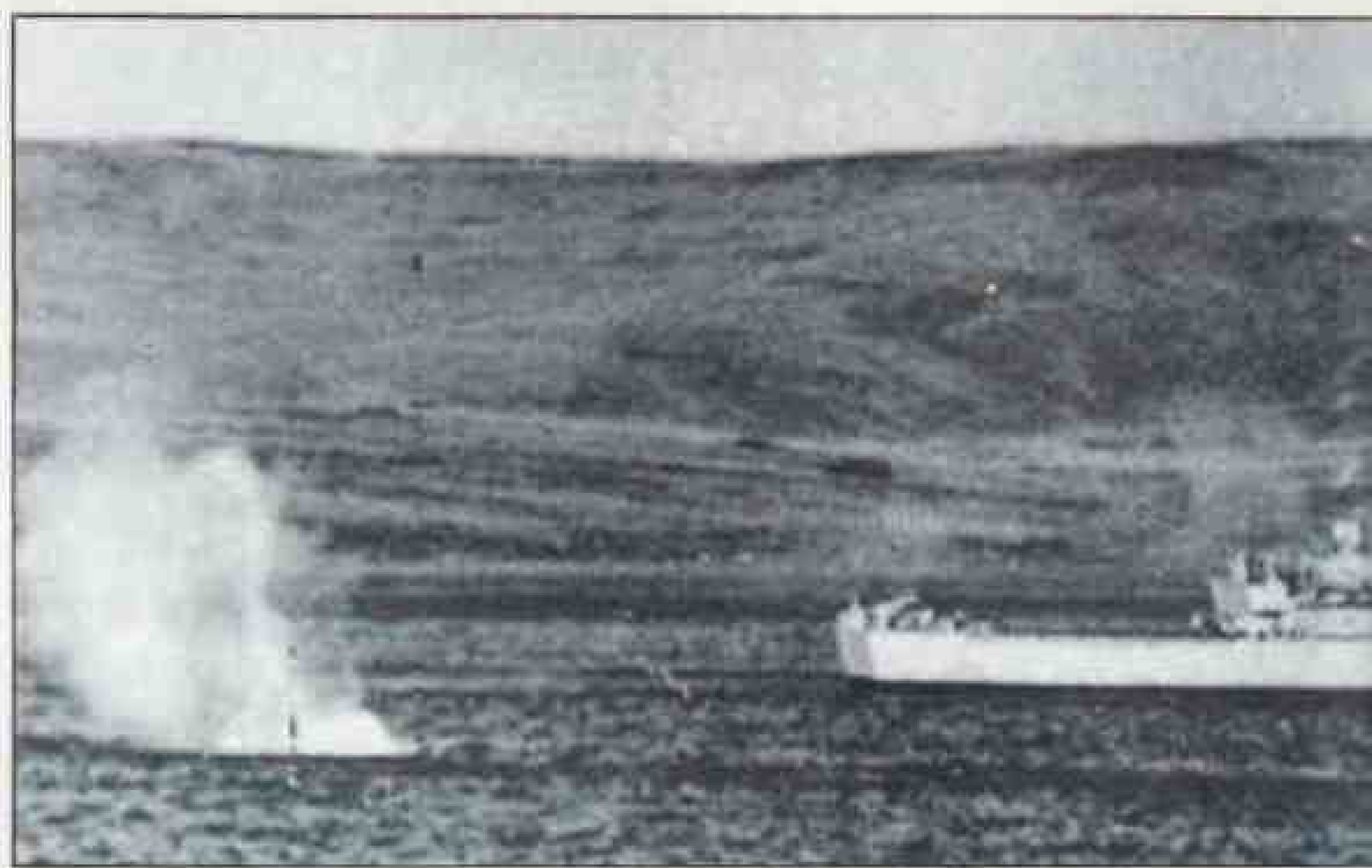
Durante el conflicto de las Malvinas, la Armada argentina empleó principalmente la versión aire-mar AM39, portada bajo el ala derecha de un Super Etendard, que llevaba un tanque de combustible suplementario descartable bajo su ala izquierda como contrapeso. Para poder disparar su misil, el piloto debía detectar el barco-objetivo en su radar de a bordo Agave e introducir en la memoria del Exocet, antes del disparo, los parámetros de ubicación y de distancia. El guiado final de su trayectoria estaba asegurado por el propio radar del misil.

El defecto de explosión del Exocet que tocó, a muerte, al *Sheffield* puede atribuirse a una falla de funcionamiento o a una falsa maniobra del usuario. Disparados contra el buque portacontenedores *Atlantic Conveyor* el 25 de mayo, dos misiles hicieron impacto en la nave y al menos uno de ellos explotó y provocó un incendio que se tornó incontrolable.

# Cómo fue hundida la fragata Ardent




Alrededor de la mitad de los hombres había desembarcado sin encontrar resistencia, y para las fuerzas de desembarco de la Task Force británica las primeras horas del día habían dado una impresión de éxito y de alivio.



Los hombres que habían quedado a bordo de los buques en el estrecho de San Carlos experimentaron la curiosa sensación de encontrarse en medio de una especie de congelamiento de las acciones. La víspera, en pleno día, cuando se aproximaba a San Carlos en actitud muy vulnerable, el convoy no había sufrido ataque alguno, tal vez debido a las malas condiciones

**Arriba:** *Una fragata británica rodeada por las bombas de los aviones argentinos en San Carlos.*
**Abajo:** *La* **Yarmouth** *recibe a bordo a los supervivientes de la* **Ardent.**





de visibilidad, pero ese día el tiempo era muy bueno. Ahora no había más que hacer que esperar el momento temido por todos: el de los ataques aéreos.

Era para los argentinos la ocasión de lanzar ataques aéreos contra los buques de transporte que entonces se le presentaban "en bandeja", en el interior de una bahía, y eliminar así el principal apoyo de la fuerza desembarcada, la que, en pocos días, habría agotado sus vituallas y municiones.

Como era de esperar, la aviación argentina infligió ese día pesadas pérdidas a la Task Force, pero por razones que todavía se discuten los Mirage y los Skyhawk se dedicaron casi exclusivamente a los buques de combate. El *Argonaut* resultó averiado, el *Antrim* fue alcanzado por bombas y cohetes, mientras que el *Arrow* fue tocado por el fuego de los cañones, al igual que el *Broadsword*. El transporte de tropas *Norland* no fue tocado por muy poco en varias ocasiones y el *Canberra* sobrevivió a repetidos ataques y todavía se preguntan cómo escapó.

## Fuego sobre los Pucará

Pero de todas las pérdidas sufridas ese día de violentos enfrentamientos, la más espectacular fue sin duda la de la fragata *Ardent*. Los pilotos argentinos dieron muestra entonces de toda su habilidad y de la voluntad de vencer que los animaba.

Al amanecer del 21 de mayo la *Ardent* se encontraba a "tiro de cañón" al sur de la pantalla formada por las naves de combate que protegían las operaciones de desembarco en el interior de San Carlos. Había recibido la orden de bombardear Pradera del Ganso (Goose Green) con su cañón de 10 mm de calibre, lo que era una misión normal para una fragata del tipo 21. Además de su papel como apoyo de fuego, la *Ardent* debía establecer también una protección contra todo ataque aéreo.

En este contexto el término "protección" es un eufemismo, porque las fragatas, en el último extremo, son ubicadas en los bordes de un grupo de escolta y, si es necesario, son sacrificadas para preservar las unidades más importante. La *Ardent* contaba con pasar malos momentos en ese día.

La prımera alerta aérea, a las 7 hora local, no tuvo consecuencias. A las 8.45 horas se registraron algunos ataques serios a relativamente baja altitud por parte de aviones Mirage y de Skyhawk. Durante las seis horas siguientes se sucedieron las olas provenientes del continente situado a 650 km de allí. Los aviones atacaron rápidamente a la *Ardent*, probablemente a causa del tiro preciso de su único cañón de 110 mm sobre los Pucará argentinos en Goose Green y sobre las posiciones ocupadas por la infantería en Camilla Creek y Puerto Darwin. Parece que la *Ardent* destruyó tres Pucará en tierra en Pradera del Ganso y mantuvo pegados contra el suelo toda la mañana a dos batallones argentinos.

## Enormes cantidades de napalm

Las olas se sucedían a intervalos de una media hora. La *Ardent* se vio por momentos rodeada por las bombas pero no resultó dañada, incluso parece que consiguió tocar a un Skyhawk, aunque no se sabe si con el cañón o con el sistema de misiles Sea Cat.

Su comandante, Alan West, debió pensar que esa mañana la *Ardent* no sólo había tenido suerte sino que también probó su utilidad. Al absorber una buena parte de los ataques aéreos, la fragata había aliviado en otro tanto a los demás buques.

Parece ser también que en ese primer día crucial, los argentinos no enviaron otros Pucará contra las posiciones británicas en tierra, si se exceptúa el ataque dirigido por los paracaidistas a monte Sussex. Después de la toma de Pradera del Ganso, se apreció el real valor del cañoneo de la *Ardent*. En efecto, cuando los paracaidistas se apoderaron de la zona, descubrieron enormes cantidades de napalm (gelatina incendiaria) que los Pucará podrían haber lanzado contra los británicos si hubieran podido despegar ese día. Un ataque con napalm hubiera causado estragos.

## Mirage y Skyhawk

Cuando terminó su misión de apoyo de fuego, la *Ardent* recibió orden de tomar posición más al norte, justo en el centro del Estrecho de Malvinas, ubicación extremadamente expuesta desde donde esperaban que la fragata podría dispersar los ataques enemigos provenientes del sur.

En primer lugar atacaron dos Skyhawk al mismo tiempo con dos bombas de 230 kg (500 libras) sobre la popa de la nave. Más tarde, el comandante West comentaría: "Las bombas causaron muchos destrozos en la popa, inutilizando el sistema de misiles ahí instalado. Se había declarado un incendio, que provocaba una espesa humareda". El lanzador de Sea Cat, principal arma antiaérea, así como el cañón 110 habían quedado fuera de servicio y la *Ardent* casi no podía hacer otra cosa que ir a buscar el abrigo de las aguas de San Carlos.

Sin embargo, para la tripulación la jornada estaba lejos de haber terminado. Cinco hombres, bajo las órdenes del teniente de navío John Sephton, tomaron armas livianas, montaron las ametralladoras en sus afustes y siguieron tirando sobre los aviones que se aproximaban. Pero el fuego de los aviones tronchó la vida de Sephton.

Tres máquinas argentinas pasaron por sobre la proa y lanzaron con precisión tres bombas de 230 kg, que una vez más provocaron serios destrozos. Tras una nueva oleada, no menos de diez bombas alcanzaron la fragata, que había perdido el control. En el siguiente ataque los Mirage fueron rechazados por los Harrier.

## El golpe final

Fue un Aermacchi el encargado de dar el golpe final –el décimo séptimo de la jornada– a la *Ardent*. Le lanzó dos bombas de 230 kg y 14 cohetes de 68 mm, que le abrieron un enorme boquete en el lado de babor.

En dos horas caería la noche. Toda la parte del navío situada delante de la chimenea era pasto de las llamas. Veintidós tripulantes habían muerto. Los hombres, afectados por la intensidad y la violencia de la acción, comenzaban ahora a sentir el "shock". Había a bordo una treintena de heridos de los que era necesario ocuparse.

Al borde de las lágrimas, West dio la orden de abandonar el buque. Otra fragata, la *Yarmouth*, arrimó su popa a la proa de la *Ardent* y los sobrevivientes simplemente pasaron de una borda a la otra. Los helicópteros Wasp de la *Yarmouth* transfirieron los heridos al *Canberra*. La carcaza desarticulada de la *Ardent* continuó ardiendo durante la noche. A las pocas horas se hundió, curiosamente, a la altura de un promontorio llamado Punta Naufragio (Wreck Point).

# Victoria argentina en la "avenida de las bombas"



La jornada del viernes 21 de mayo se anunciaba hermosa y clara sobre el estrecho de Malvinas, el Falkland Sound de los ingleses. Las primeras luces del alba hicieron visible una gran concentración de navíos reunidos para apoyar a las fuerzas británicas de desembarco, en acción desde poco después de la medianoche.

A bordo de cada nave, incluso en el *Canberra* con su largo casco blanco, predominaba un solo pensamiento. ¿Iba a atacar la aviación argentina la atractiva presa que significaba para un caza bombardero una concentración de buques en pleno desembarco de tropas? La respuesta llegó a las 8.50 horas con el primer Pucará que surgió de la isla oriental con rumbo a los barcos. Este fue el primero de tres días de batalla en lo que habría de ser llamado "avenida de las bombas" por los británicos.

Los acontecimientos del 21, 22 y 23 de mayo fueron cuidadosamente registrados en el lado británico, pero ¿cuál fue el sentir de las tripulaciones argentinas que participaron en esta batalla? Tratemos de imaginarlo poniéndonos en el lugar de los que vivieron esos instantes a los mandos de un Skyhawk, por ejemplo.

En la pálida madrugada, los pilotos de la V Brigada Aérea procedieron a realizar una última inspección visual de sus Skyhawk antes del vuelo. Los amortiguadores del tren de aterrizaje gimieron bajo el peso de las bombas y de los depósitos suplementarios enganchados bajo las alas. Los 650 km hasta las islas constituyen una larga etapa para estos pequeños caza bombarderos y los oficiales de operaciones tuvieron que transpirar durante horas para calcular la mejor relación combustible/armamento que permitiera alcanzar los objetivos, atacarlos y regresar al continente con un margen de seguridad razonable.

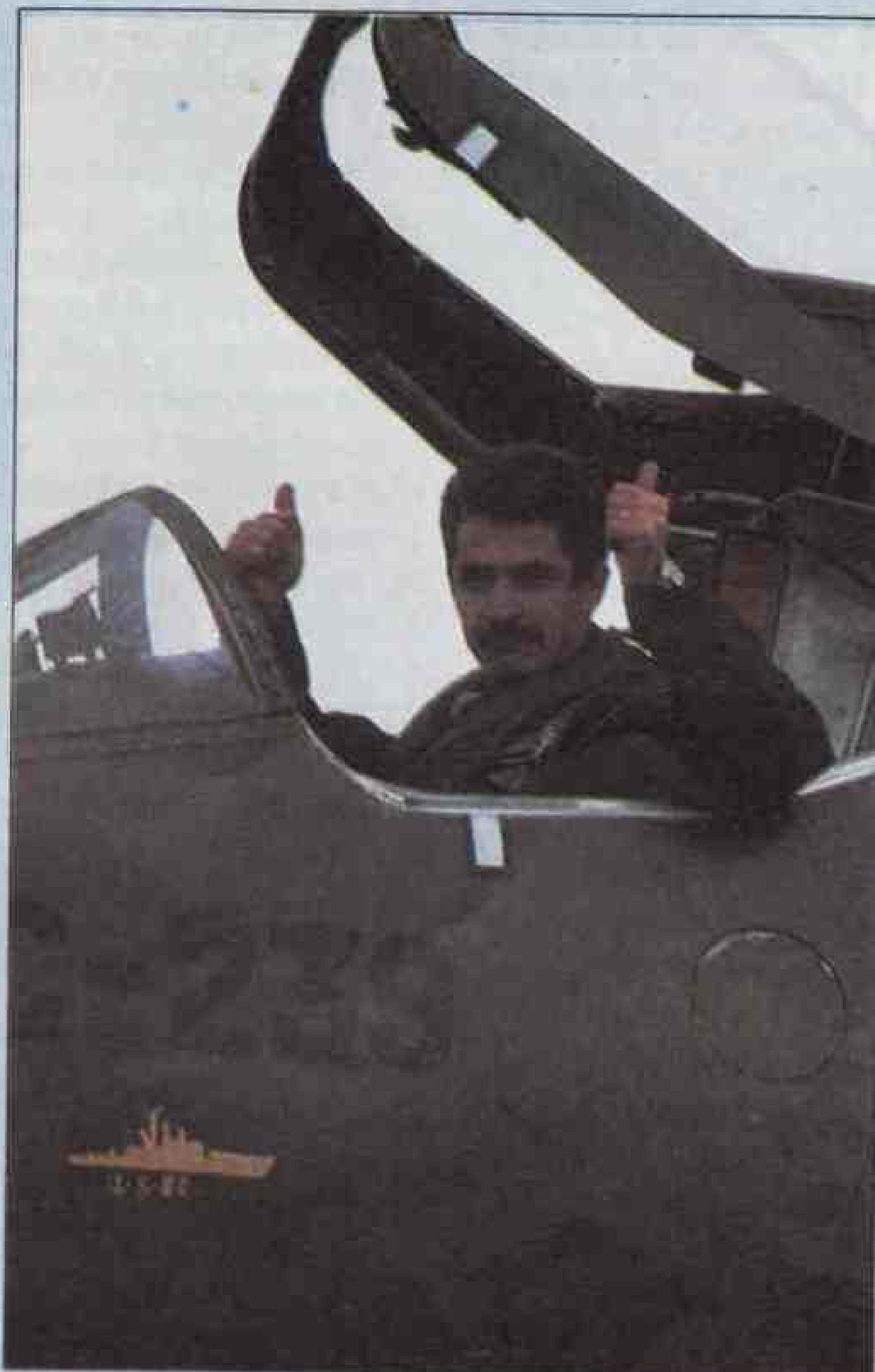
Como lo habrían de mostrar los acontecimientos, estos cálculos habían sido ligeramente optimistas, particularmente en el caso de los escuadrones de Mirage. En la vertical de la "avenida de las bombas" apenas les quedaba combustible para hacer un pasaje de tiro y

si el piloto recurría a la potencia máxima para escapar a los misiles, a los disparos de la artillería antiaérea o a los Harrier, normalmente todo terminaba con un baño forzoso en las glaciales aguas del Atlántico Sur, una perspectiva poco regocijante en plena estación fría.

Decir que el piloto se encuentra "estrecho" en el habitáculo de un Skyhawk es un eufemismo. Enfundado en su vestimenta de vuelo, su traje anti-g, el chaleco salvavidas, los cinturones de seguridad y los arneses del paracaídas, incluso un hombre de complexión reducida se encontraría incómodo.

Una vez convenientemente "amarrado" el piloto, sus manos y ojos proceden casi automáticamente a las acciones vitales y enseguida se enciende el reactor. Después del despegue comienza la metódica exploración visual que va desde los instrumentos de vuelo y de control al exterior del avión, a los lados y adelante, pero principalmente hacia atrás, al acecho de cualquier anomalía. Esta mañana, lo más importante es el nivel y el consumo de combustible. Toda desviación del plan de vuelo se traduce en el riesgo real de quedarse sin combustible... Afuera, alrededor de la cúpula, está el mar. Hasta el límite del horizonte no hay la menor señal de navegación. La rosa de la brújula parece crecer a ojos vista, a fuerza de ser ansiosamente consultada para la fijación del rumbo. Un control febril de la concordancia con las instrucciones de vuelo anotadas en el cuaderno sujeto en la rodilla...

Pronto el Skyhawk se encuentra a 400 km de las costas y el piloto se siente muy solo. En silencio radial —desde el momento del despegue, progresivamente el



**Arriba:** *"Briefing" para los pilotos argentinos en Comodoro Rivadavia. Aseguran producir ataques notablementee coordinados, como contra la* **Ardent.** *Rápidamente aprendieron a aprovechar los puntos débiles en el volumen de fuego de los barcos.*

**Arriba:** *"Misión cumplida". Un piloto argentino hace el tradicional signo de victoria. En un costado del fuselaje se ve la silueta de un barco, al parecer tipo 42, y la fecha del ataque.*

*Rodeada de colinas, la rada de San Carlos, llamada "avenida de las bombas".*

sentimiento de soledad se hace más fuerte a medida que penetra en la zona de los Harrier. La formación está ahora dentro del alcance de los radares de la Task Force y en alguna parte en el cielo, los interceptores están allí. Para intentar escapar a esta detección, el piloto zambulle su Skyhawk hasta el ras de las olas. Lo que no era más que un ejercicio un poco monótomo de pilotaje por instrumentos, se convierte súbitamente en terriblemente excitante.

Siempre un poco impreciso de manejar a causa de su pesada carga de bombas y de combustible, el Skyhawk comienza a bambolearse en la turbulencia de las capas bajas y el piloto a exasperarse sobre los mandos. El sistema cardíaco se acelera al atravesar zonas de bruma y en las maniobras para evitar olas gigantescas. Los ojos exploran el cielo en busca del pequeño punto negro que se convertirá en un Harrier. Si el joven soldado que, refunfuñando, realizó la limpieza del vidrio de la cúpula pudiera estar allí, comprendería el porqué de esta orden. Es el momento en que la más diminuto mota de polvo se convierte en avión enemigo para unos ojos cansados.

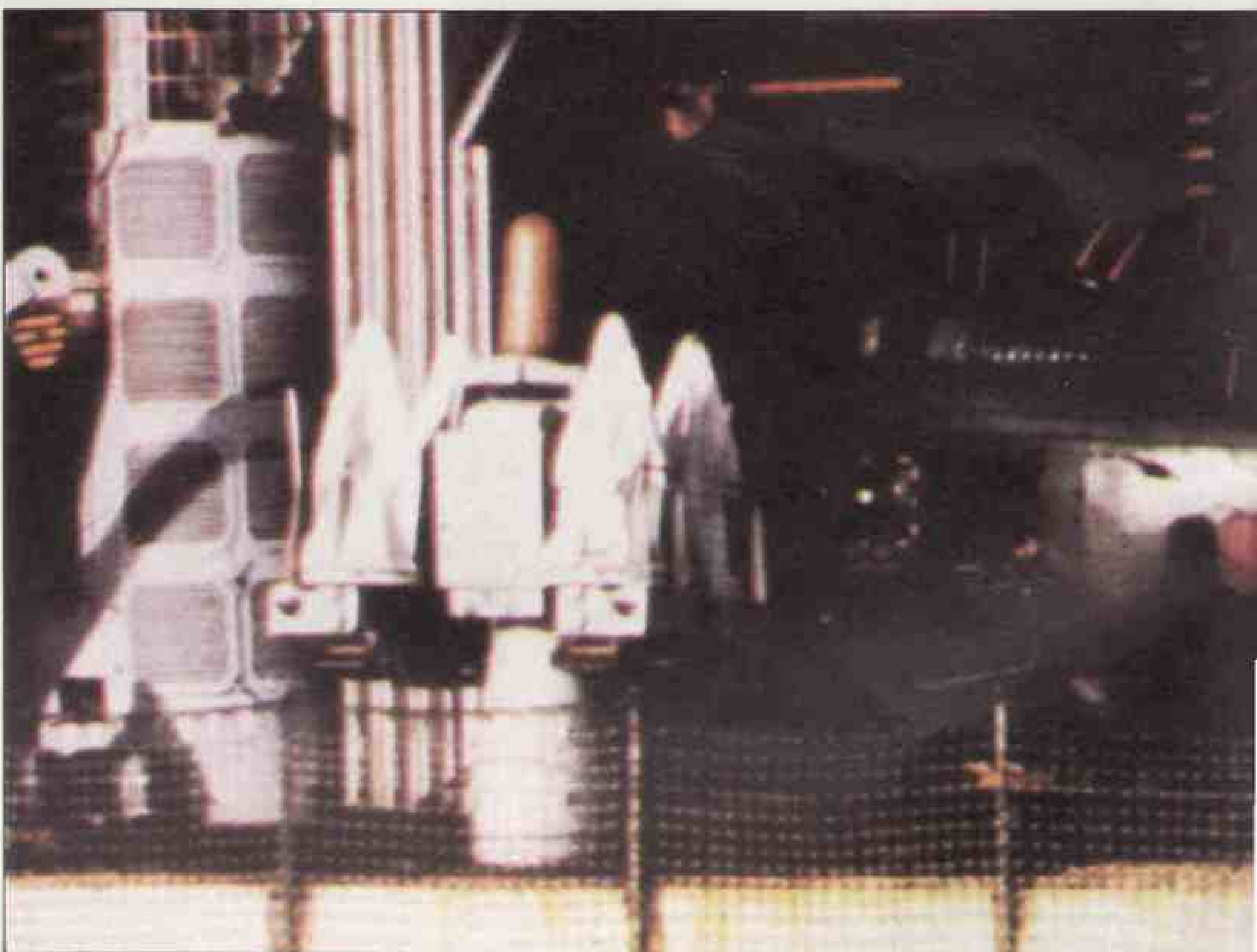
## Al asalto de la armada británica

Percibir en el horizonte la costa de la isla oriental es casi un alivio. La vista de la tierra aleja momentáneamente el sentimiento de incomodidad, el piloto olvida su asiento eyectable y las correas que lo abrazan. Y, de repente, el primer barco inglés...

En el "briefing" prevuelo se fijó el punto inicial en la isla grande, para atacar con el sol a la espalda. En el habitáculo, los gestos no son más que reflejos, seguro cañón: fuera, colimador: en marcha, mandos de tiro: activos, cinturón y correaje: bloqueados, oxígeno 100%, etcétera.

Ahora es una cuestión de orientación. He ahí la bahía de San Carlos a la izquierda, por tanto Fanning Head debería estar ahí delante... Debajo de mí los barcos. ¿Cuántos? Y he ahí las primeras desagradables nubecillas de humo, ¡los antiaéreos abrieron fuego! Encima, a la derecha, una estela de humo blanco vuela hacia el cielo, un misil. Unas perlas rojas suben perezosamente hacia el parabrisas y lo cruzan súbitamente a una velocidad vertiginosa. En medio de estas trazadoras están los obuses explosivos, los que no se ven pero de los que uno solo puede acribillar mortalmente al Skyhawk. Entonces el piloto abre un poco el acelerador...

Ya sobre la isla grande un viraje de 180° como para revolver las tripas, un comienzo de velo negro cuando la sangre fluye del cerebro bajo el efecto de los g y la dolorosa presión del traje anti-g sobre los muslos y el estómago para evitar el velo negro total. De vuelta al vuelo horizontal y elegir un objetivo. ¡He ahí uno! La superestructura gris se agranda en la mira, esmaltada de puntos luminosos porque la tripulación dispara frenéticamente con todas sus armas. La forma gris se agranda aún más. Las trazadoras surcan el cielo. Instintivamente, el piloto contrae los músculos a la espera del obús inevitable que hará estallar su caparazón. ¿Van a disparar misiles? Ahora el barco llena todo el parabrisas. Un poco todavía, sólo un poquito más... ¡ya está! El Skyhawk pega un salto liberado de la resistencia aerodinámica y del peso de las bombas. Es un verdadero caleidoscopio de impresiones visuales... el barco que se precipita bajo los planos, mástiles más altos que el avión, un rostro que te mira a algunos metros, otro mástil, los cables de antenas que rozan





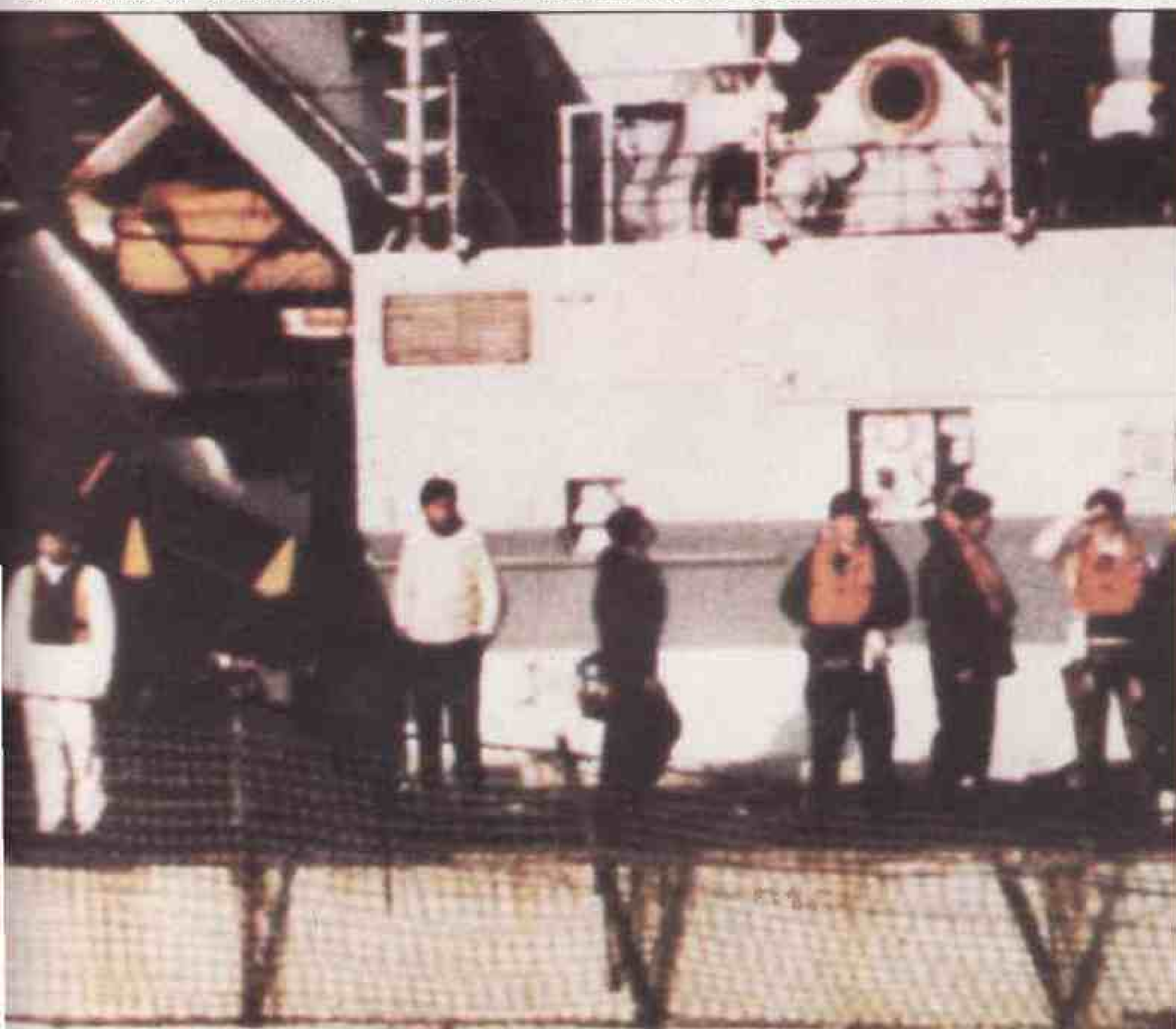
peligrosamente.

La vertical del barco es para el piloto el momento de efectuar un nuevo viraje cerrado para evitar la onda expansiva de sus propias bombas y la ocasión de un rápido vistazo al objetivo. A esta velocidad y en la confusión del momento, imposible decir si el objetivo fue alcanzado o no, a menos de que haya una verdaderamente gran explosión. Al máximo de velocidad que le permite el combustible restante, el Skyhawk toma el rumbo de vuelta.

Ahora quedan dos peligros: los Harrier y la pequeña luz roja que se encenderá cuando el combustible llegue a su fin. Una explosión apenas perceptible. Es un Sidewinder británico que acaba de hacer impacto en el avión de un compañero. ¿Quién es? ¿Pudo eyectarse? ¿Acaso los ingleses van a recogerlo? ¿Acaso "alguien" va a recogerlo?

El peligro se aleja poco a poco, la tensión nerviosa desciende, para ceder el sitio al cansancio y al deseo obsesionante de llegar a la base. La costa está a la vista y la mirada hacia los indicadores de combustible se hace más ansiosa. ¿Tendré bastante para llegar a la base? Y finalmente ahí están, las señales familiares de los alrededores de la pista están a la vista y para los músculos y el espíritu cansados, es la rutina de los gestos familiares de la aproximación y el aterrizaje.

**Abajo y recuadro:** *La* **Antrim,** *el 21 de mayo fue el primer día de la ofensiva aérea de los argentinos contra la concentración de la armada británica en la "avenida de las bombas".*



## Diez naves hundidas o fuera de combate

No acompañaremos a nuestro piloto argentino a la rendición de cuentas de su misión, pero quizás esta ficción nos habrá dado una visión más íntima de estas operaciones aéreas sobe el estrecho de Malvinas en el momento del desembarco. La tarde del 21 de mayo, entre los británicos había desaparecido toda traza de humor. En pocas horas, los Mirage y los Skyhawk de la Fuerza Aérea habían dañado seriamente a la *Argonaut*, hundido la *Ardent* e hicieron impacto en la *Antrim, Brilliant* y *Broadsword* con bombas que, por suerte para los ingleses, no explotaron. El 24 de mayo, el total de naves hundidas o fuera de combate se elevaba a diez, después de la espectacular desintegración de la *Antelope* en las aguas de San Carlos. Como precio de esta matanza, la aviación argentina no había sacrificado más que 26 aviones (cifra de fuente británica).

Evidentemente, vuelos como éste que imaginamos requerían mucho coraje y valor. Es en esto donde se puede juzgar la moral de estos pilotos argentinos. Para el periodista argentino Luis Garasino el ambiente en las bases aéreas, como Río Gallegos, en mayo hacía pensar en el de las bases de los cazas de la RAF durante la Batalla de Inglaterra: somos nosotros la flor y nata de los defensores de la Nación. El efecto real de las pérdidas de la Fuerza Aérea es difícil de apreciar. Los pilotos entrevistados por Garasino hablaban de pesadas pérdidas (hasta quince en un día), pero manifestaban su alivio al constatar que habían resultado, en suma, más reducidas que lo previsto.

Durante esos tres días, la defensa aérea fue asegurada por las piezas de 110 mm de la artillería naval, por los cañones Bofors, las armas livianas, los misiles Sea Cat, Sea Wolf y Sea Dart, y por los aviones Sea Harrier (para ser más exactos habría que incluir en esta lista los misiles Rapier, a partir de su desembarco en San Carlos). De todos estos medios, los Harrier se mostraron los más eficaces. Las cifras oficiales británicas les acreditan para esta campaña un total de 16 victorias confirmadas y una probable por misiles aire-aire y cuatro victorias confirmadas y dos probables con cañones.

Los tres tipos de misiles de la familia "Sea" recibieron crédito por 21 aviones abatidos durante el conflicto. Se los puede considerar como de una eficacia media, particularmente el efecto disuasivo de sus explosiones fue muy espectacular. Pero los misiles superficie-aire embarcados se revelaron menos eficaces que el sistema Rapier del ejército de tierra, el cual, a pesar de algunos problemas, totalizó una veintena de victorias.

En tres días, la batalla de la "avenida de las bombas" disipó las ilusiones que podían existir sobre la naturaleza del conflicto de las Malvinas. Este no sería un paseo militar, pues los dos bandos iban a dar pruebas del mismo valor y el mismo encarnizamiento.






# La Royal Air Force




*La RAF debía batirse en el límite extremo del radio de acción de sus aparatos, sin aeródromos avanzados y contra aviones que, en principio, superaban a los suyos en la conquista de la superioridad aérea táctica. La cadena logística a establecer era extensa, de unos 13.000 km, con una sola escala en la isla de Ascensión. Debía asegurar además, no sólo las misiones de reconocimiento estratégico, sino también el patrullaje marítimo y los ataques a gran distancia.*

*Sus Harrier GR3 concebidos para el apoyo aéreo cercano fueron entonces armados con misiles aire-aire AIM9L Sidewinder, para así cumplir el papel de interceptores.*

*Los Nimrod y los Hércules fueron equipados para realizar reabastecimiento en vuelo y así efectuaron etapas de miles de kilómetros con la ayuda de los aviones tanque Victor, los que al final de su trayecto hacia el sur debían en algunas ocasiones reabastecerse entre ellos. Los bombarderos Vulcan atacaron el aeródromo de Puerto Argentino con bombas y fueron armados también con misiles antinavíos Harpoon y antirradar Shrike. En cuanto a los Nimrod, se convirtieron momentáneamente en cazas "pesados" armándolos con Sidewinder y en aviones torpederos con los torpedos Sting Ray.*

*En este conflicto la RAF proveyó el aerotransporte estratégico vía Ascensión con sus Hércules y aviones de transporte fletados, que transportaron 350 toneladas de carga entre abril y junio.*

*Un solo helicóptero pesado Chinook escapado del desastre del Atlantic Conveyor mostró una eficacia inestimable para el apoyo de las fuerzas en tierra.*




*Los catorce Harrier de la RAF cumplieron principalmente misiones de ataque a tierra, con bombas convencionales o guiadas por láser o de fragmentación. Tres de ellos fueron víctimas de los disparos tierra-aire del enemigo. Durante este tiempo los Nimrod aseguraban la cobertura aeromarítima del teatro de operaciones.*

*A pesar de la presencia, en adelante permanente, de un escuadrón de interceptores Phantom en la base aérea del rebautizado Puerto Stanley, lo esencial de la misión de la RAF sigue en Europa. Ya entraron en servicio los primeros ejemplares del total de 220 aparatos Tornado GR1 de ataque previstos en el plan de la RAF. A éstos se le sumarán otros 165 Tornado F2 de defensa aérea. Está previsto también modificar un centenar de aviones-escuela Hawk para que puedan disparar los Sidewinder y asumir así el papel de interceptores. Una vez en servicio, los once Nimrod AEW3 de detección lejana alargarán considerablemente la capacidad de interceptación a gran distancia. El potencial de combate de primera línea de la RAF en Alemania quedará recompuesto con la incorporación de nueve escuadrones de Tornado, en reemplazo de los Jaguar y Bucaneer.*

*Los Harrier GR3 en servicio en la RAF serán reemplazados por 60 aparatos tipo GR5, la versión anglo-norteamericana del Harrier, denominada AV-8B en Estados Unidos.*

# La explosión de la fragata Antelope

*La foto de Martin Cleaver de la Associated Press: la* **Antelope** *explota. Cleaver sabía que el incendio terminaría por alcanzar la bodega de los misiles. Bastaba esperar y mantener la sangre fría.*



El 22 de mayo, al día siguiente de la destrucción de la *Ardent*, los británicos consolidaron sus posiciones en tierra. Los SAS (Special Air Service) eliminaron varios puestos de observación en la margen oeste del estrecho de Malvinas. Esto llevó sin dudas a que los argentinos decidieran no comprometer más aviones en otros ataques ese día. Era necesario asimismo curar las heridas de la víspera, ya que se habían perdido al menos dieciseis aviones.

Llegó la noche y los argentinos todavía no se habían mostrado. Todo el mundo en San Carlos y sus alrededores lanzó un suspiro de alivio. Ahora se podían encarar algunos redespliegues de primera importancia, incluyendo el relevo de la *Antrim* dañada y la partida del *Canberra* (todos sus hombres ya habían desembarcado) junto con otros buques de reabastecimiento.

El domingo 23 de mayo comenzó tranquilamente y se esperaba disfrutar de una verdadera calma. Estas esperanzas fueron rápidamente truncadas por los Mirage y los Skyhawk, que reemprendieron sus ataques.

El *Antelope*, buque de la misma serie que el *Ardent*, tomó su posición en el estrecho de Malvinas para asegurar la protección de las naves que se encontraban en la bahía y que no estaban protegidas por las colinas. Alrededor de las 14 hora local, dos Skyhawk surgieron de atrás de las colinas de la isla occidental a un poco más de diez metros de la superficie del agua. el primero fue abatido por un misil Rapier disparado desde las alturas que dominan San Carlos. Las bombas del segundo fallarón por poco su objetivo.

El ataque principal sobrevino casi inmediatamente. Oleadas de Mirage y de Skyhawk pasaron por encima del fondeadero descendiendo hacia el estrecho, serpenteando y picando hacia los navíos para intentar desesperadamente escapar de la defensa aérea. Algunos consiguieron a pesar de todo, franquear la cortina de fuego de las armas antiaéreas. Cuatro Skyhawk se aproximaron a la *Antelope* y uno de ellos pasó por el lado de estribor a la altura de la cabeza del mástil. El marinero Warren, que servía el cañón de 20 mm de estribor, consiguió hacer blanco con algunos proyectiles.

Como el avión pasaba por encima del buque, chocó con el mástil principal, que se partió en dos, lanzó dos bombas de 230 kg y después se desintegró. Una de las bombas desencadenó un incendio, pero la otra no estalló y se alojó en la sala de máquinas. Afortunadamente hubo pocas pérdidas: un camarero de 18 años que resultó muerto y otros tres heridos. El fuego fue rápidamente extinguido pero no sin que antes causara daños de importancia. Con una bomba armada a bordo, el comandante de la *Antelope*, Nick Tobin, decidió buscar refugio en la bahía de San Carlos. Esperaba encontrar ahí condiciones más tranquilas que le permitirían hacer desarmar la bomba.

Brian Hanrahan, un reportero de la BBC, describió así su llegada: "Entró lentamente en la bahía despidiendo una nube de humo, con su mástil roto y su casco perforado. Soltó el ancla a unos 900 metros de la costa". Como el buque ya estaba cerca, la tripulación, con sus trajes de supervivencia color naranja, se reunió en la cubierta de vuelo, ya no había necesidad de ellos para la maniobra o para atender las armas. La *Antelope* bajó su ancla.

En el curso de esta fase de la guerra aérea los argentinos habían utilizado bombas cuya concepción se remontaba a la Segunda Guerra Mundial. Para armar su espoleta estaban equipadas con una pequeña hélice que la misma corriente de aire hacía girar, por lo que si la bomba no era lanzada desde una altura suficiente no estallaría. Para escapar de la detección del radar y de los misiles británicos, los pilotos volaban muy bajo y por tanto sus bombas no tenían tiempo de armarse completamente.

Así se explica que la bomba que penetró en la *Antelope* no haya explotado. Los argentinos comprendieron su error poco tiempo después y comenzaron a utilizar bombas de vuelo retardado por paracaídas. La prensa del Reino Unido se refirió profusamente al tema de las espoletas defectuosas, lo que molestó al estado mayor británico que pensaba que ése era el mejor medio de atraer la atención de los argentinos sobre el reglaje de sus espoletas.

## El coraje de Jim Prescott

Un equipo de expertos en explosivos, dirigido por el sargento Jim Prescott de los Royal Engineers (ingenieros de combate) fue llevado al *Antelope* en helicóptero. Se hizo subir a cubierta a toda la tripulación, mientras que el helicóptero Lynx del buque transportaba las herramientas y piezas de recambio esenciales para el caso de que no hubiera forma de recuperarlo.

Según Robert Fox, reportero de la BBC, Prescott quitó efectivamente dos veces la espoleta de la bomba, pero cada vez la volvió a poner en su sitio al no saber hasta qué punto la bomba sería estable sin su detonador. Prescott trabajaba en permanente comunicación radial con los miembros de su equipo, a quienes describía las operaciones que realizada.

Por lo que se pudo saber, estaba extrayendo la espoleta por tercera vez cuando la bomba se activó y explotó. Prescott resultó muerto en el acto. Uno de los tripulantes perdió un brazo y los demás fueron lanzados sobre la cubierta, tres de ellos heridos.

La bomba desencadenó una serie de incendios en la sala de máquinas y en los compartimientos vecinos. Los equipos de lucha contra el fuego se encontraron de pronto sin energía eléctrica y por tanto sin presión de agua. El incendio se propagó incontrolable, las superestructuras de aluminio comenzaron a fundirse por sí mismas. La noche había caído.

El capitán Tobin se vio obligado a dar la orden de abandonar el buque. Los barcos de salvamento, con la ayuda de algunas lanchas de desembarco, transportaron a toda la tripulación, en tanto que los helicópteros patrullaban la zona en busca de hombres en el mar. Horrorizados, millares de hombres, marinos o infantes, en tierra o desde la cubierta de sus naves, fueron testigos de estos acontecimientos. No tuvieron que

*La* **Antelope** *antes de la guerra.*



*La* **Antelope** *se parte y se hunde; la popa del buque se eleva en el aire*

*El casco de la* **Antelope,** *todavía ardiendo y al rojo, tal como apareció, antes de hundirse, la mañana del 24 de mayo.*

esperar mucho para el acto final, el más impresionante. Diez minutos después de que el último hombre hubiera abandonado la *Antelope*, el incendio alcanzó la bodega de misiles. La noche se iluminó con una bola de fuego muy brillante y se colmó de explosiones formidables, el buque se abrió como una lata de conservas. Un fotógrafo de la Associated Press, Martin Cleaver, que estaba allí con su cámara, logró la fotografía más sensacional de la guerra.

Los fuegos artificiales no habían terminado. El buque ardió durante el resto de la noche, lanzando al aire fragmentos incandescentes. Al amanecer el incendio había cedido un tanto, pero el conjunto del buque seguía al rojo. La cubierta superior no era más que una masa inextricable de metales fundidos. Al día siguiente la popa de la *Antelope* se partió y zozobró enviando al aire un penacho de vapor blanco.

Para uno de los oficiales de armamento de un destructor de la Task Force "éste fue el peor momento". Ver hundirse un navío por primera vez es una dura experiencia, los miles de testigos quedaron completamente trastornados. Lo que los turbó igualmente fue el carácter inútil de esta pérdida y la facilidad con que el buque había sido puesto fuera de combate. Tenían la impresión de que los argentinos serían capaces, cuando ellos quisieran, salvo quizás por la noche, de forzar la pantalla defensiva exterior.

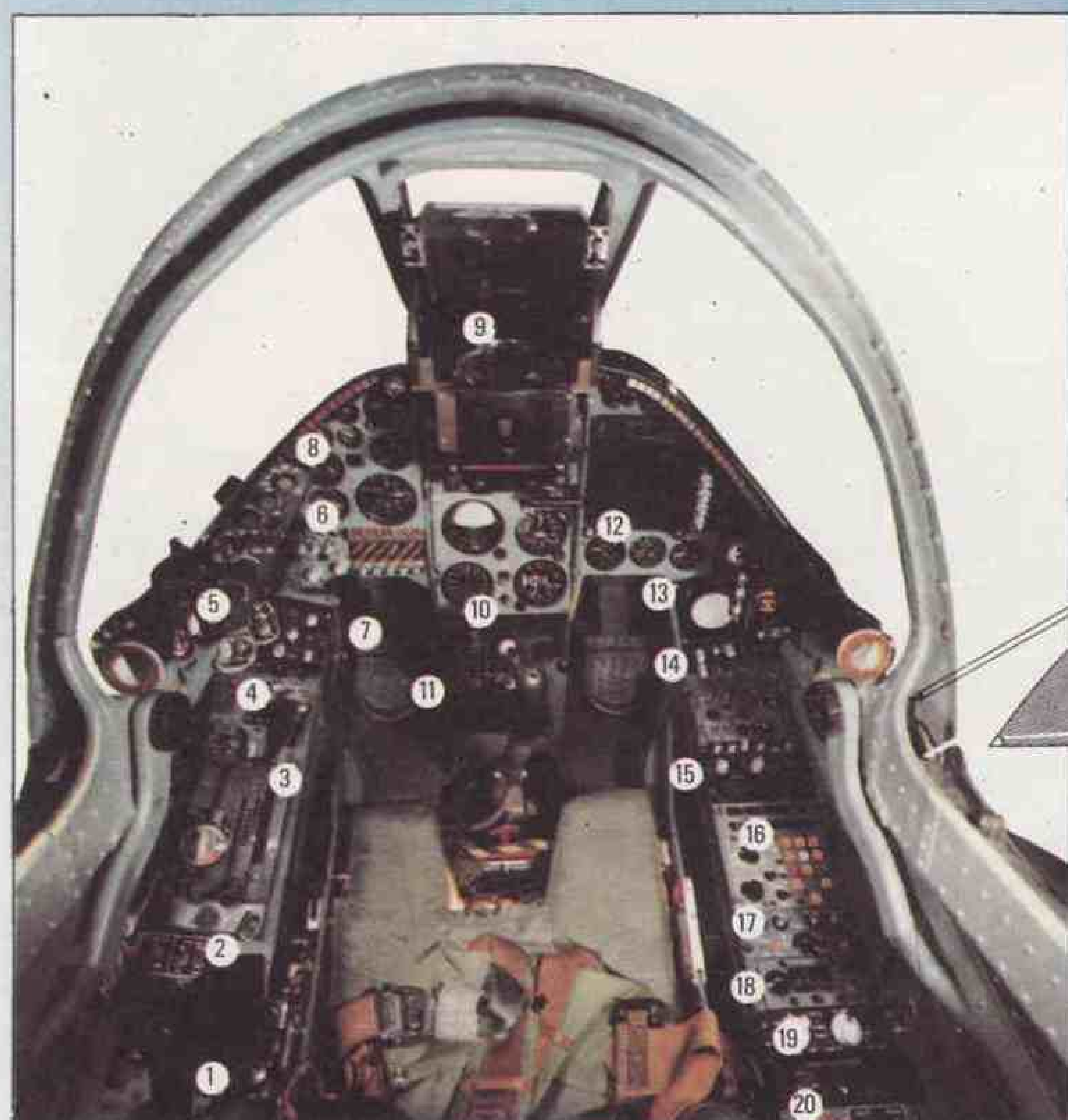
Se sostuvo que muchos buques hubieran seguido la suerte de la *Antelope* y de la *Ardent* si no se hubiera elegido San Carlos como punto de desembarco. Estas dos fragatas habían actuado como cebos en el estrecho de Malvinas y es probable que en San Carlos hubieran sobrevivido.

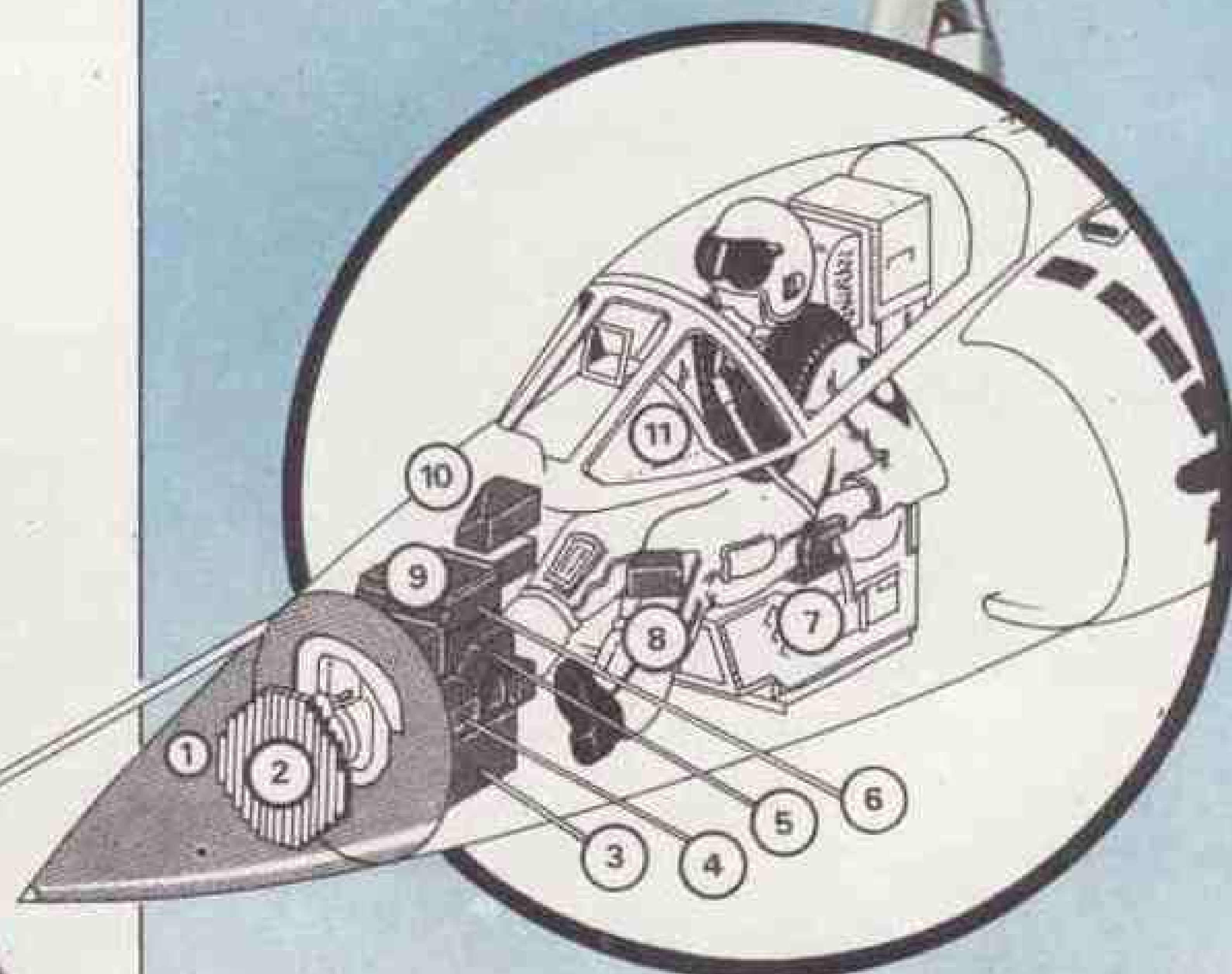
En efecto, las colinas formaban una pantalla que dominaba la cala por tres lados y que permitía a los aviones argentinos aproximarse desde el lado de tierra. No tenían sin embargo más que algunos segundos para escoger sus objetivos, por lo que a menudo debían atacar la nave más cercana sin tener tiempo de elegir blancos estratégicos tales como los buques de reabastecimiento. Los aviones operaban en el límite de su radio de acción y después de algunos segundos sobre San Carlos debían dar media vuelta para volver a su base o correr el riesgo de quedarse sin combustible en el camino de regreso.



**El puesto de pilotaje**

*1 - Mando manual del radar.*
*2 - Palanca de mando de la tobera.*
*3 - Mando del tren y de los flaps.*
*4 - E/RV/UHF*
*5 - Panel de mando del HUD.*
*6 - Indicador de temperaturas y de la velocidad de rotación del motor.*
*7 - Panel de selección de armamento.*
*8 - Luces de advertencia.*
*9 - Visor de pilotaje a la altura de los ojos (HUD).*
*10 - Instrumentos de vuelo del tablero de a bordo.*
*11 - Panel de mando de los misiles.*
*12 - Pantalla radar.*
*13 - Indicador de combustible.*
*14 - Indicador de "iluminación" por radar enemigo.*
*15 - Panel de mando de la aviónica y de combustible.*
*16 - Unidad de identificación del enemigo.*
*17 - Conjunto de mando y visualización de la computadora de navegación.*
*18 - Panel de comando de radiocomunicaciones.*
*19 - Mando del TACAN (sistema de navegación táctico).*
*20 - Transpondedor de una banda.*





**El radar Blue Fox**

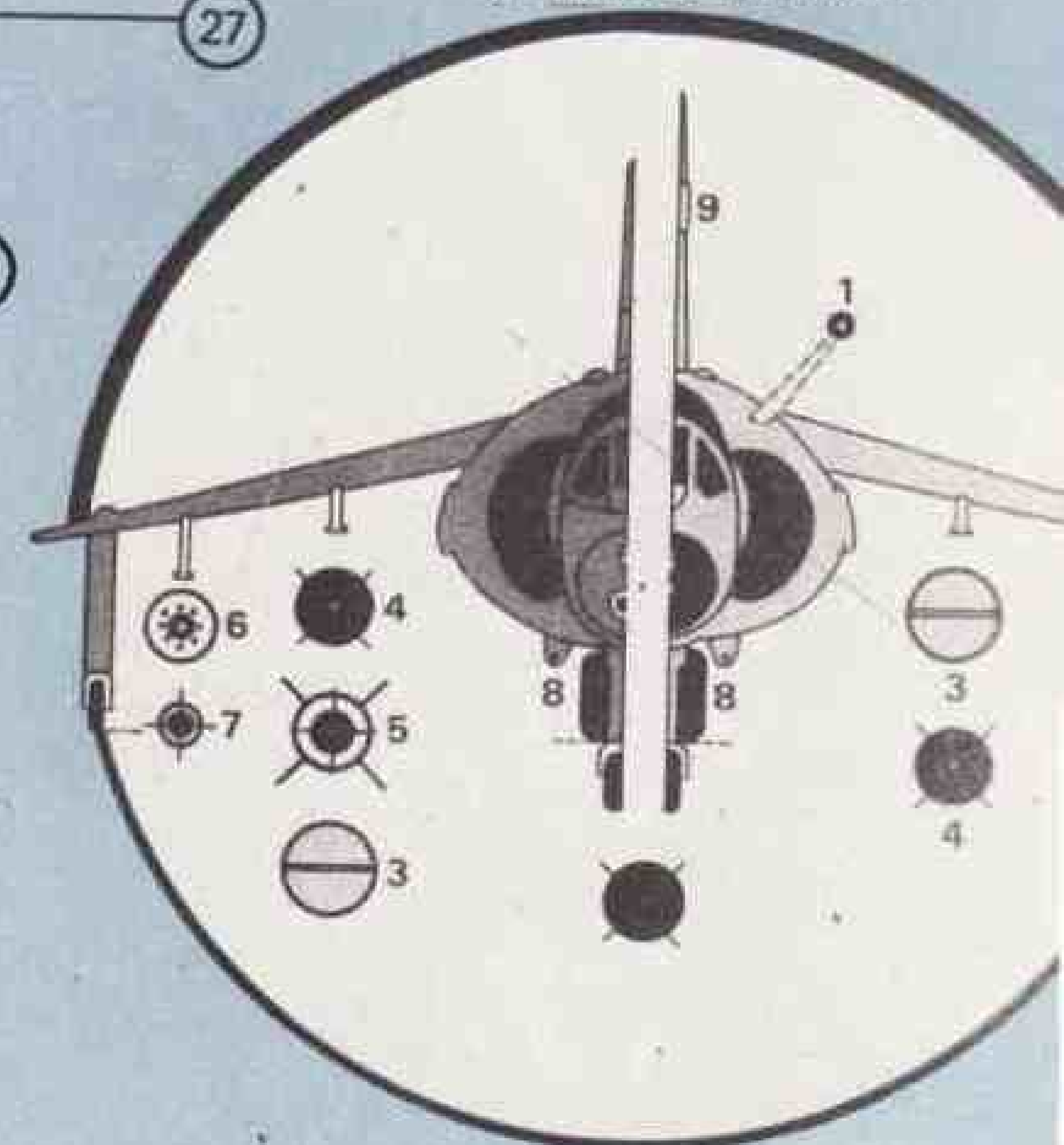
*1 - Cúpula.*
*2 - Antena de barrido de haz estrecho.*
*3 - Intercambiador de calor.*
*4 - Unidad de tratamiento de señales.*
*5 - Receptor.*
*6 - Emisor.*
*7 - Mando del radar.*
*8 - Caja de funcionamiento del radar.*
*9 - Caja de la antena.*
*10 - Generador de símbolos para representación en el tablero de a bordo.*
*11 - Visor de pilotaje (HUD).*

**Descripción**

1 - *Tubo Pitot.*
2 - *Cono delantero amovible.*
3 - *Canalización hacia la tobera de reacción en cabeceo.*
4 - *Luz de aterrizaje.*
5 - *Motor de orientación de la rueda de nariz.*
6 - *Soplante de primera etapa.*
7 - *Turborreactor de doble flujo Pegasus 103.*
8 - *Luz del depósito delantero.*
9 - *Balizaje luminoso de la lanza de reabastecimiento.*
10 - *Cañón Aden de 30 mm.*
11 - *Depósito lanzable.*
12 - *Misil Sidewinder.*
13 - *Toberas.*
14 - *Caja de engranajes.*
15 - *Orificio para el combustible.*
16 - *Canalización hacia la tobera de reacción en balanceo y giro.*
17 - *Freno aerodinámico.*
18 - *Válvula (descarga de urgencia).*
19 - *Sistema de mando de balanceo.*
20 - *Antena*
21 - *Salida de turbina.*
22 - *Salida dinámica de aire.*
23 - *Luz de navegación.*
24 - *Timones del mando de dirección.*
25 - *Patín de cola.*
26 - *Antena del IFF.*
27 - *Compuertas de mando de cabeceo y giro.*

**Armamento y equipamiento**

1 - *Lanza de reabastecimiento.*
2 - *AIM9L Sidewinder.*
3 - *Depósito lanzable de 454 litros.*
4 - *Bomba de 450 kg.*
5 - *Bomba Paveway guiada por láser.*
6 - *Lanzacohetes.*
7 - *AIM9B Sidewinder*



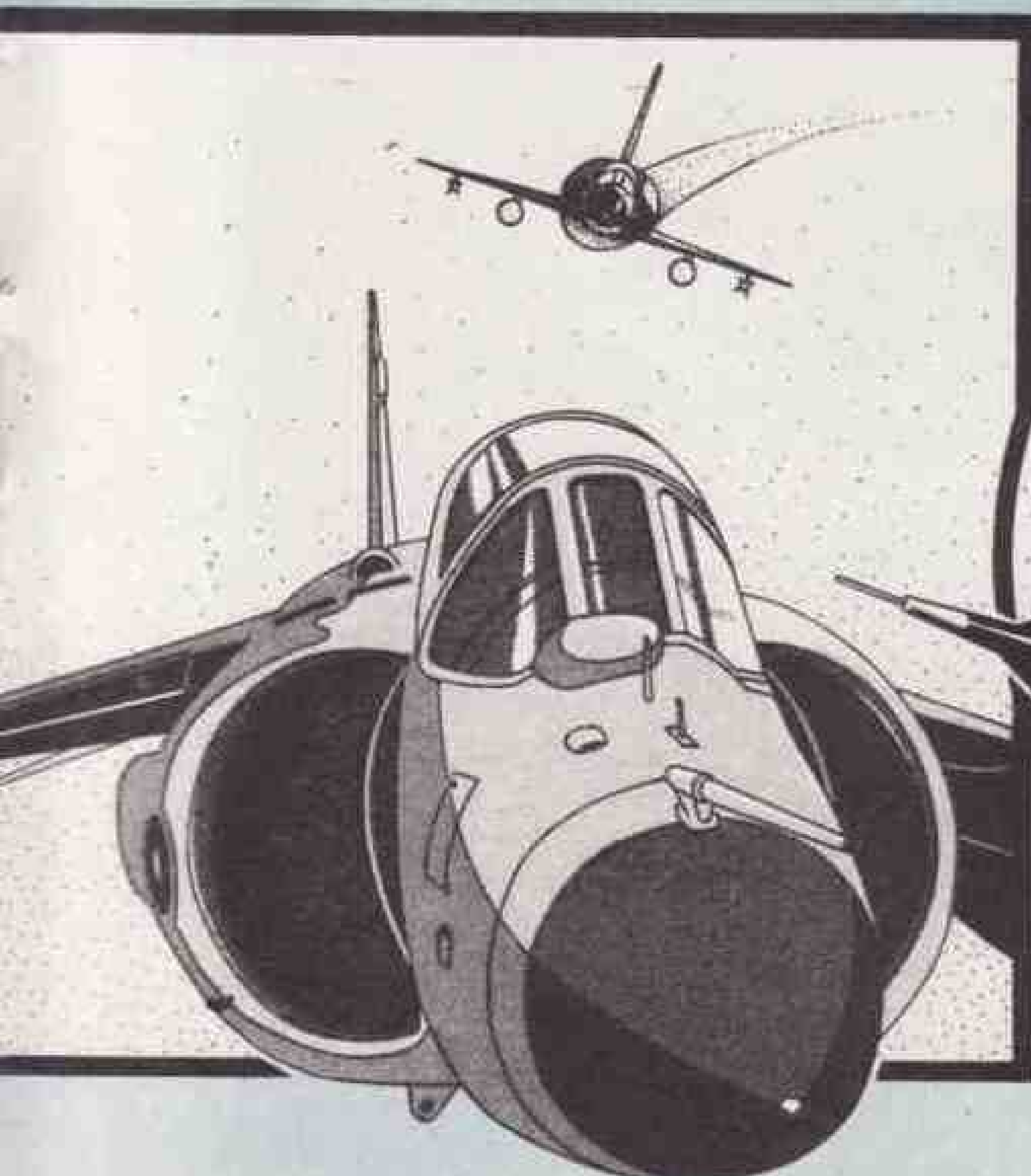

8 - *Cañones Aden de 30 mm.*
9 - *Radar (vigilancia trasera).*

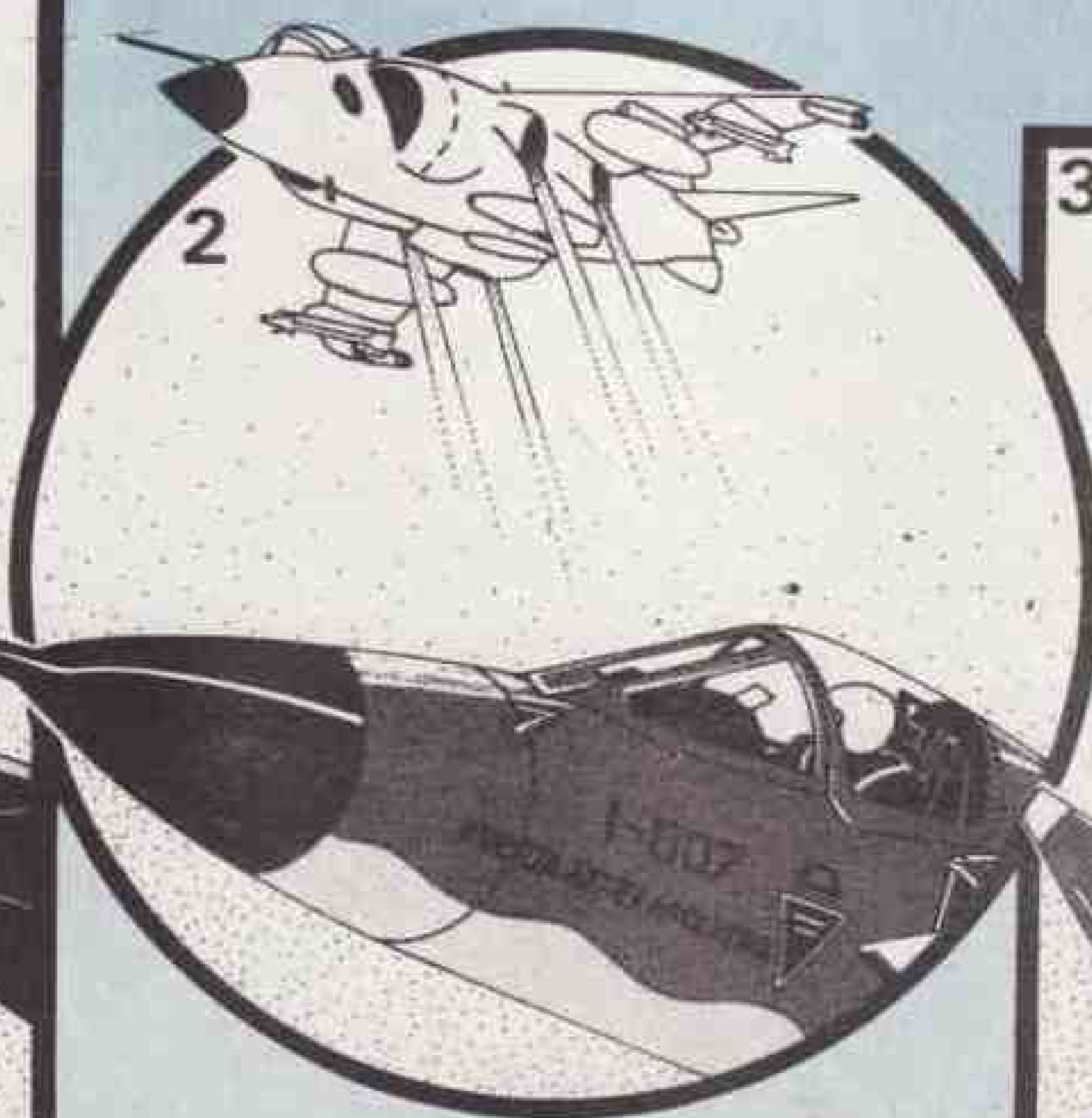
**¿Cómo jugar con la velocidad?**

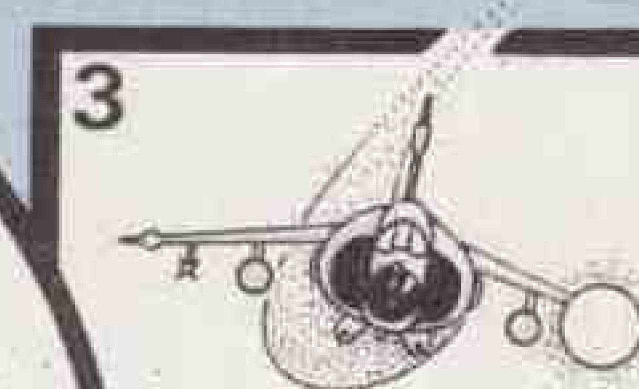
1 - *El piloto del Harrier es advertido de la presencia del avión hostil por su radar de vigilancia del sector trasero.*

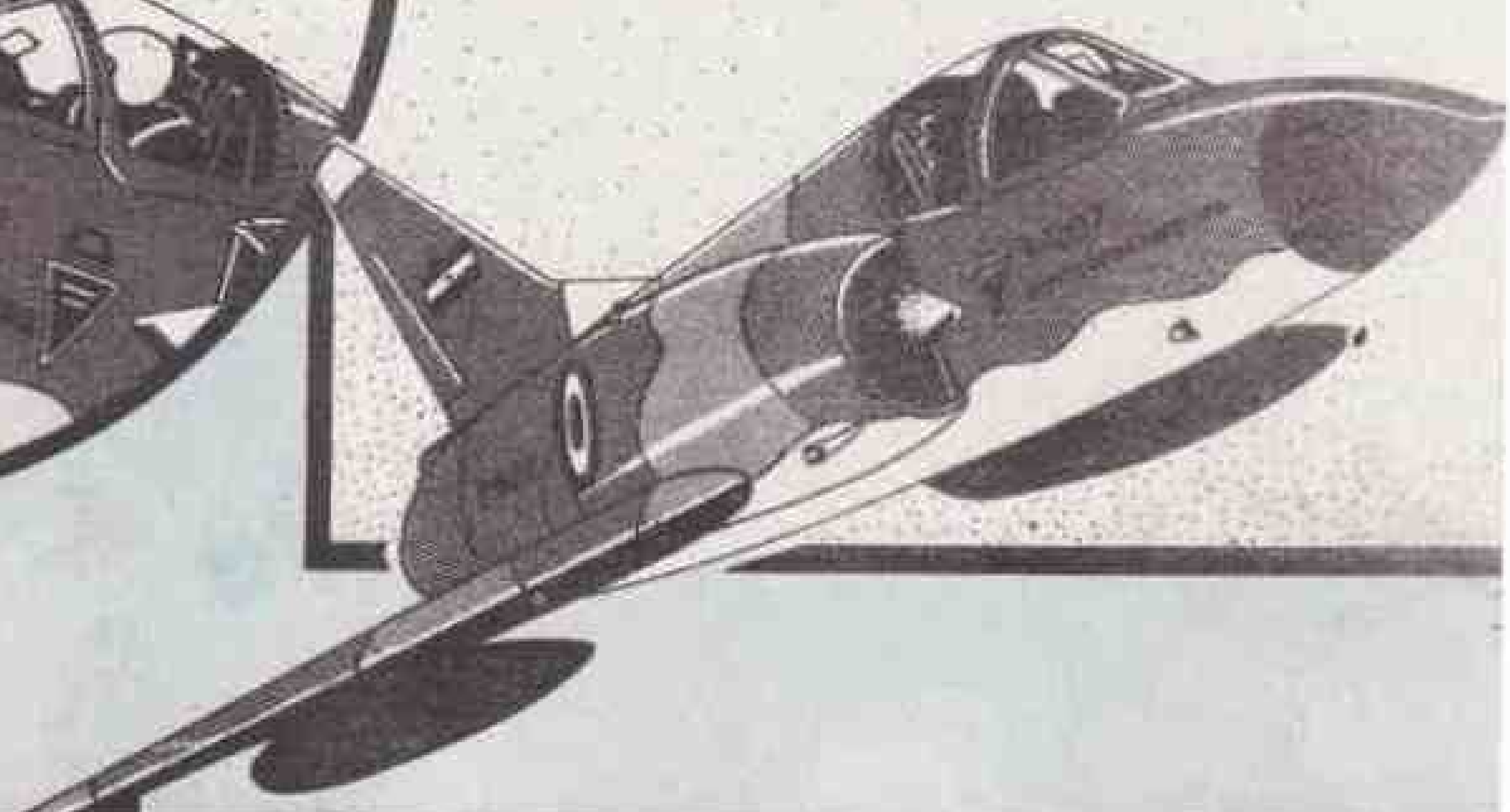
2 - *Mientras el interceptor está absorto en la puntería de sus cañones y misiles, el piloto del Harrier modifica bruscamente la dirección del empuje de su reactor.*

3 - *El avión hostil sobrepasa a su blanco y se convierte él mismo en blanco del Harrier, el cual restablece el empuje en el eje longitudinal.*





# Los Harrier: una defensa eficaz para la Task Force

"Tengo la impresión de que los 'expertos' exageraron un poco el valor y el poderío de la aviación militar argentina". Este comentario pertenece al Secretario de Defensa del Reino Unido, John Nott, al principio del conflicto. "Los Mirage argentinos tienen diez años de atraso respecto del Harrier y el resto de sus aviones no son de los más modernos... mientras que el Harrier es un caza eficaz...".

Pero no era tanta la antigüedad de los 44 Mirages argentinos (de los que más de la mitad eran de hecho Dagger de fabricación israelí), ni la de los tres escuadrones de Skyhawk de la Fuerza Aérea Argentina, lo que respaldaba una declaración semejante por parte de Nott. Esta reposaba más bien sobre una constatación de importancia vital: el avión británico estaba armado con un misil totalmente nuevo.



El Harrier era el único caza británico que podía acompañar a la flota hasta el Atlántico Sur y esto gracias a su capacidad única de poder orientar el empuje de su reactor. En el pasado, el portaaviones *HMS Hermes* estaba equipado con aviones de ataque de largo alcance del tipo Bucaneer. Si la política de defensa no hubiera sufrido un cambio radical, el *Hermes* hubiera estado equipado todavía con las catapultas y cables de frenado adecuados para el lanzamiento y recuperación de cazas convencionales.

El empleo de los Bucaneer en la zona de combate hubiera permitido a los británicos, en principio, neutalizar las bases aéreas argentinas, tanto de día como de noche, en un momento cualquiera del conflicto. Pero ante la ausencia de un dispositivo de frenaje, la única posibilidad para una nave del tamaño del *Hermes* o del *Invincible* de recibir un avión era el aterrizaje vertical.

La capacidad del Harrier de cambiar en vuelo la

dirección del empuje de su reactor fue apreciada hace varios años por el US Marine Corps (Infantería de Marina de los Estados Unidos), que no sólo adoptó el avión sino que desarrolló una versión mejorada. Su particular efecto se traduce en una reducción del orden de varias decenas de metros/segundo en la velocidad horizontal y en un aumento proporcional de su índice de sustentación. Todo caza clásico que se arriesgue a atacar a un Harrier, aún si reduce completamente su potencia, no podrá evitar sobrepasarlo y encontrarse en los segundos siguientes al alcance del sistema de armas de su adversario.

## Eficaces gracias al AIM9L norteamericano

Pero por sobre todo los Harrier eran temibles porque acababan de ser armados con la última versión del misil Sidewinder, el AIM9L. Los cazas enemigos sólo estaban equipados con una versión más antigua (AIM9B) que no permitía más que el tiro en rumbo de persecución. Los argentinos debían entonces atacar imperativamente desde atrás, mientras que los Harrier podían disparar sus AIM9L desde cualquier ángulo de tiro.

Cuando un Harrier se veía atacado, su IFF (identificación amigo-enemigo) de a bordo le indicaba la dirección de donde provenía el ataque. El piloto reaccionaba entonces alineando su máquina en la misma dirección, llevaba el mando del acelerador hacia atrás y orientaba el avión en VIFF (Vectoring in forward flight, guiado en vuelo hacia adelante). Desde esta actitud podía disparar un Sidewinder AIM9L "a ciegas" con posibilidad de interceptar al avión durante su pasaje, con el Harrier ahora a mayor altitud que su enemigo. Sin embargo, antes del conflicto de Malvinas, las posibilidaes operacionales de los Sea Harrier de la Royal Navy y de los GR3 de la RAF habían sido puestos en duda. Se consideraba al avión como una "vedette" de desfile aéreo, pero no como un avión de combate verdaderamente serio. Ante los resultados de los combates aéreos en el cielo de Malvinas, los detractores desaparecieron.

A los ojos de la opinión británica, el Harrier pasó en adelante a la categoría de avión veterano. Mereció que su nombre se inscriba en el "palmarés" donde figuran tanto nombres prestigiosos de la historia de la aviación inglesa, como los Camel, Hurricane, Spitfire, Mosquito, Typhoon y Tempest. Muchos de éstos salieron también de las oficinas de diseño de Kingston-upon-Thames, en Surrey, que desde 1913 no dejaron de interesarse en el progreso de la aviación de caza.

A pesar de una inferioridad numérica frente a los adversarios, supersónicos o no, los Harrier rechazaron o destruyeron varios Skyhawk o Mirage argentinos en el curso de las operaciones de la Task Force. Sin sufrir una sola pérdida en combate aéreo (N. de la R.: Posteriormente, en 1984, se comprobó que un Harrier había caído al mar como consecuencia de un combate aéreo con un Mirage), abatieron, según estimaciones británicas, cerca de 30 adversarios, entre ellos Skyhawk y Mirage.

Para los creadores del Harrier, la operación "Evita" (como la llamaron en Kingston) marcó el pasaje de la fe a la certeza. No solamente el avión ganó su credibilidad, sino que las necesidades del conflicto acarrearon la concreción de urgencia de varios proyectos asociados al Harrier que estaban en discusión desde hacía años.

La posibilidad de transportar y quizás utilizar los Harrier en barcos mercantes era uno de estos proyectos, conocido bajo el nombre de "Arapaho". La idea era poder transformar en portaaeronaves todo barco mercante de un diseño adecuado, idealmente un portacontenedores, a causa de la forma plana y alargada de su cubierta superior y de la ubicación atrás de las superestructuras. Se utilizaba en este caso un puente de construcción rápida que era colocado y remachado sobre la hilera superior de contenedores.

Con su larga cubierta desprovista de obstáculos, el portacontenedores se prestaba bien a la transformación en portaaeronaves, helicópteros o V/STOL (Vertical/Short take-off and landing, despegue y aterrizaje vertical o en corta distancia). La existencia de un buen número de estas naves permitiría, según los defensores del proyecto, aumentar sensiblemente, en caso de guerra, la fuerza de portaaeronaves de la flota al precio de una fracción del costo de un portaaviones clásico y esta conversión podía realizarse rápidamente con un corto preaviso.

De la teoría se pasó a la práctica con la elección para este papel del portacontenedores *Atlantic Conveyor* de la línea Cunard. Retirado del servicio comercial en el Atlántico, el buque fue enviado de Liverpool, su puerto de atraque, a los astilleros HM Dockyard Devonport, de Plymouth, donde en algunos días lo acondicionaron para recibir aviones Harrier y helicópteros. El vasto casco del navío fue cargado de aprovisionamientos vitales para la Task Force.

El *Atlantic Conveyor* se apartaba del concepto Arapaho por carecer de una cubierta de vuelo de tamaño normal con rampa. No por ello la operación dejó de demostrar la validez del concepto.

Pero el buque tuvo un fin trágico, después de hacer sido alcanzado por un misil aire-superficie Exocet disparado desde un Super Etendard de la Aviación Naval Argentina. Afortunadamente para los ingleses, todos los Harrier que transportaba en su cubierta de vuelo ya habían despegado para pasar a operar desde los portaviones de la Task Force, el *Invincible* y el *Hermes*, o directamente desde tierra. No obstante, una buena cantidad de abastecimientos desapareció con el *Atlantic Conveyor*, así como una buena cantidad de helicópteros pesados de transporte Chinook.

## El convoy de los V/STOL

Pero esto es anticiparse a los acontecimientos. Por el momento había un tema de preocupación más inmediato y más grave que el valor operacional de los Harrier. Se trataba del despliegue de los aviones, los hombres y el equipo, en un ambiente hostil, a casi 13.000 km de sus bases.

Entre las caraterísticas principales del Harrier puestas en evidencia durante esta campaña, hay que destacar su capacidad de vuelo en convoy a grandes distancias. Todos los records de distancia en convoy de los V/STOL de la Royal Navy y de la RAF fueron pulverizados cuando los Sea Harrier del Escuadrón 809 y los Harrier del Escuadrón N° 1 unieron en vuelo la isla de Ascensión tras partir de Inglaterra, una etapa de casi 6.500 km, con un reabastecimiento en vuelo a mitad de camino a cargo de los Victor de la RAF.

Más tarde, algunos Harrier alcanzaron en vuelo a las unidades de la flota a 52° de latitud sud, o sea una nueva

Abajo: *Un Harrier GR3 de la RAF dispara sus cohetes SNEB de 68 mm.*

travesía de 6,500 km, para aterrizar en los dos portaviones. Para algunos pilotos era su primer aterrizaje en alta mar, lo que dice mucho en favor de la agilidad del Harrier en el procedimiento de aterrizaje vertical.

Otros aviones llegaron con el *Atlantic Conveyor* en refuerzo de las unidades ya comprometidas en la defensa aérea y en ataque a tierra. Otra innovación fue la rápida adaptación de los GR3 de la RAF para portar los misiles aire-aire Sidewinder, para así mejorar la cobertura de defensa aérea del cuerpo aereotáctico, pero manteniendo su potencial de apoyo aéreo.

La crisis de las Malvinas tuvo también el efecto de acelerar la formación del tercer escuadrón operacional de Sea Harrier de la Royal Navy, el Escuadrón 809, que se formó en la base naval Yeovilton. Estaba previsto que la nueva unidad operara desde el *Illustrious*, el más reciente de los portaaviones británicos y segundo de la clase *Invincible*. La puesta en marcha del escuadrón fue rápida, a pesar de que comprendía más aviones que sus homólogos, y también fueron acelerados los trabajos en el *Illustrious* en los astilleros Walker de Swan Hunter, en Newcastle on Tyne. El buque pudo dejar Tyne con anticipación sobre el cronograma y hacerse enseguida a la mar para cumplir con las pruebas necesarias antes de dirigirse al Atlántico Sur.

En la batalla por la superioridad aérea el Harrier tuvo pues su propio peso. Sus cualidades se confirmaron: facilidad de mantenimiento, disponibilidad y eficacia operacional, con su radar de a bordo Blue Fox y los misiles aire-aire Sidewinder. Su nombre apareció súbitamente en los grandes titulares de los diarios junto a los Mirage y los Super Etendard.

El compartimiento del Harrier durante el conflicto de Malvinas fue resumido en algunas frases del ministro de Defensa británico, John Nott, ante la Cámara de los Comunes: "Veintiocho de nuestros treinta y dos Sea Harrier fueron desplegados en la zona de combate. Consiguieron un mínimo de veintiocho victorias sin una sola pérdida en combate aire-aire. Efecutaron más de 2.000 misiones de guerra desde el portaviones y uno de los rasgos más notables de todo el asunto es el coeficiente de disponibilidad del 90 por ciento del conjunto de los aviones embarcados".



# El destructor Coventry, una presa mayor



Como dijo el comandante David Hart-Dyke de la Royal Navy, el 24 de mayo fue un "buen día" para el *Coventry*. Gracias a los radares del destructor, una patrulla aérea de Sea Harrier pudo destruir tres aviones, mientras que la alerta anticipada dada a los buques y a las baterías de misiles Rapier en el Estrecho de Malvinas contribuyó a que pudieran destruir a otros seis atacantes. Pero, a causa de estos mismos éxitos, el *Coventry* y su pareja de equipo, la fragata *Broadsword*, se encontraron rápidamente bajo la amenaza de una venganza.

El *Coventry* había sido construido por Cammell Laird en Birkenhaid entre 1973 y 1978. Como el buque de la misma clase *Sheffield*, era un destructor tipo 42 armado de misiles guiados, destinado a proteger de ataques aéreos a una fuerza de superficie. Con este fin estaba equipado con un radar de vigilancia a gran distancia (tipo 965) y de misiles Sea Dart con autodirector semiactivo.

Conforme a su misión, el *Coventry* y sus gemelos *Sheffield* y *Glasgow* habían formado una pantalla avanzada de defensa aérea alrededor de los portaviones *Invincible* y *Hermes*. Seguían y controlaban a los Sea Harrier para mantenerlos en un rumbo que les permitiera interceptar los ataques aéreos argentinos. Desde el 1ª de mayo el *Coventry* cumplió perfectamente esta misión. Aparte de los Sea Harrier, los misiles Sea Dart eran para la Task Force la única oportunidad de oponerse a la superioridad de los argentinos en el aire. Fue así que el *Coventry* y el *Glasgow* fueron empleados "en primera línea" para atacar a los aviones que transportaban reaprovisionamientos a Puerto Argentino. Cuando el *Glasgow* fue puesto fuera de combate el 12 de mayo después de haber recibido una



*Arriba: El HMS* **Coventry** *era un destructor del tipo 42. Se defendió contra los ataques aéreos con sus misiles Sea Dart, antes de ser hundido por los argentinos.*

*Abajo: El comandante del* **Coventry,** *David Hart-Dyke.*




bomba que no hizo explosión, el *Coventry* quedó como último buque de defensa aérea disponible hasta el arribo de refuerzos.

El HMS *Coventry* había tenido ya en su activo dos "estrenos" de importancia: el 3 de mayo su helicóptero Lynx había disparado los novísimos misiles Sea Skua sobre un barco de reabastecimiento a la altura de Puerto Argentino y, el 9 de mayo, los primeros Sea Dart operacionales abatieron dos Skyhawk y un helicóptero Puma.

La semana anterior, el *Coventry* había recibido la orden de operar con la *Broadsword*, una fragata armada con misiles Sea Wolf. Al combinar el alcance medio (alrededor de 45 km) de los Sea Dart con la precisión de los Sea Wolf (unos 9 km), se esperaba infligir el máximo de pérdidas a los ataques aéreos de los Argentinos. Los dos buques debían coordinar el conjunto de la defensa aérea en la zona de operaciones anfibias del estrecho de San Carlos, mediante la utilización de sus radares y de sus equipos de navegación y de transmisión para dirigir los Sea Harrier sobre las oleadas de aviones atacantes.

Ambas naves fueron sometidas a intensos ataques aéreos el 25 de mayo y hacia el mediodía el *Coventry* enfrentó dos de ellos con habilidad tal que pudo derribar tres aviones por medio de sus Sea Dart. Al operar en el noroeste del estrecho de San Carlos, los dos buques se encontraban en una posición peligrosa, por lo que el resto de la jornada les pareció interminable. El último acto no duró demasiado.

Cuatro aparatos argentinos surgieron de detrás del relieve que impedía que el radar del buque los detectara. Recorrieron los últimos dieciocho kilómetros que les restaban al ras del mar. El *Coventry* disparó un Sea Dart, puso en acción su cañón de 110 mm, sus cañones de 20 mm y hasta ametralladoras y fusiles. Tres aviones resultaron tocados pero el cuarto logró pasar y lanzó cuatro bombas. Tres penetraron por babor, perforando el blindaje y explotaron en las entrañas del buque.

La *Broadsword*, que se encontraba justo detrás, asistió impotente al ataque. Había perseguido a un argentino con sus sistemas Sea Wolf tipo 910, pero un brusco cambio de rumbo del *Coventry* le redujo el campo de tiro hacia proa. Por un momento, los oficiales de la *Broadsword* pensaron que, inadvertidamente, habían disparado un Sea Wolf sobre el *Coventry*. Pero rápidamente tuvieron que ocuparse de otros problemas, ya que una bomba de 450 kg lanzada por los argentinos había rebotado en el mar y pasado a través de la cubierta de vuelo de los helicópteros sin explotar.

En el *Coventry* la sala de operaciones había resultado completamente destrozada por la onda de las explosiones, y entre los 19 hombres muertos se contaban muchos del equipo de 30 oficiales encargados de dirigir el combate. La sala, que estaba atestada, se llenó inmediatamente de humo negro. Las ropas de los hombres comenzaron a arder, al tiempo que se cortaba la energía y la luz. El comandante Hart-Dyke, tal como él mismo contaría después, se dirigió, lastimado y desorientado, hacia el lado de babor de la pasarela de mando y dio orden de poner rumbo al este a toda velocidad. El *Coventry* hacía agua rápidamente.

Nadie se acuerda de haber escuchado la orden de "abandonar el barco", no obstante, estaba irremediablemente condenado. Los oficiales, así como los marineros y suboficiales, se colocaron con toda premura sus chalecos salvavidas y los trajes de supervivencia de vivos colores. Dos contramaestres permanecieron abajo, por propia iniciativa, para verificar que todos los que todavía estaban a bordo podían escapar. Un hombre al menos debió su vida a esta búsqueda de último minuto; lo encontraron inconsciente, atravesado en una escotilla sobre una de las salas de máquinas. Arrastrándose a lo largo de la cubierta, en la oscuridad y tratando de evitar los humos tóxicos, lograron rescatarlo.

El tiempo estaba afortunadamente bueno y los su-

pervivientes pudieron así ocuparse de ayudar a los hombres gravemente quemados a subir a las balsas. Los otros buques enviaron socorros y los helicópteros del navío auxiliar *Fort Austin*, de la Royal Fleet (Flota Real), recogieron 55 sobrevivientes. El buque demoró en hundirse justo media hora: le hicieron falta alrededor de 15 minutos para darse vuelta y después permaneció con la quilla en el aire durante otros 15 minutos.

Contando al *Coventry*, se perdieron cuatro buques de guerra en tres semanas. Los otros fueron el *Sheffield*, la *Ardent* y la *Antelope*. Al igual que las otras naves desaparecidas, el *Coventry* era uno de los buques más modernos de la flota.

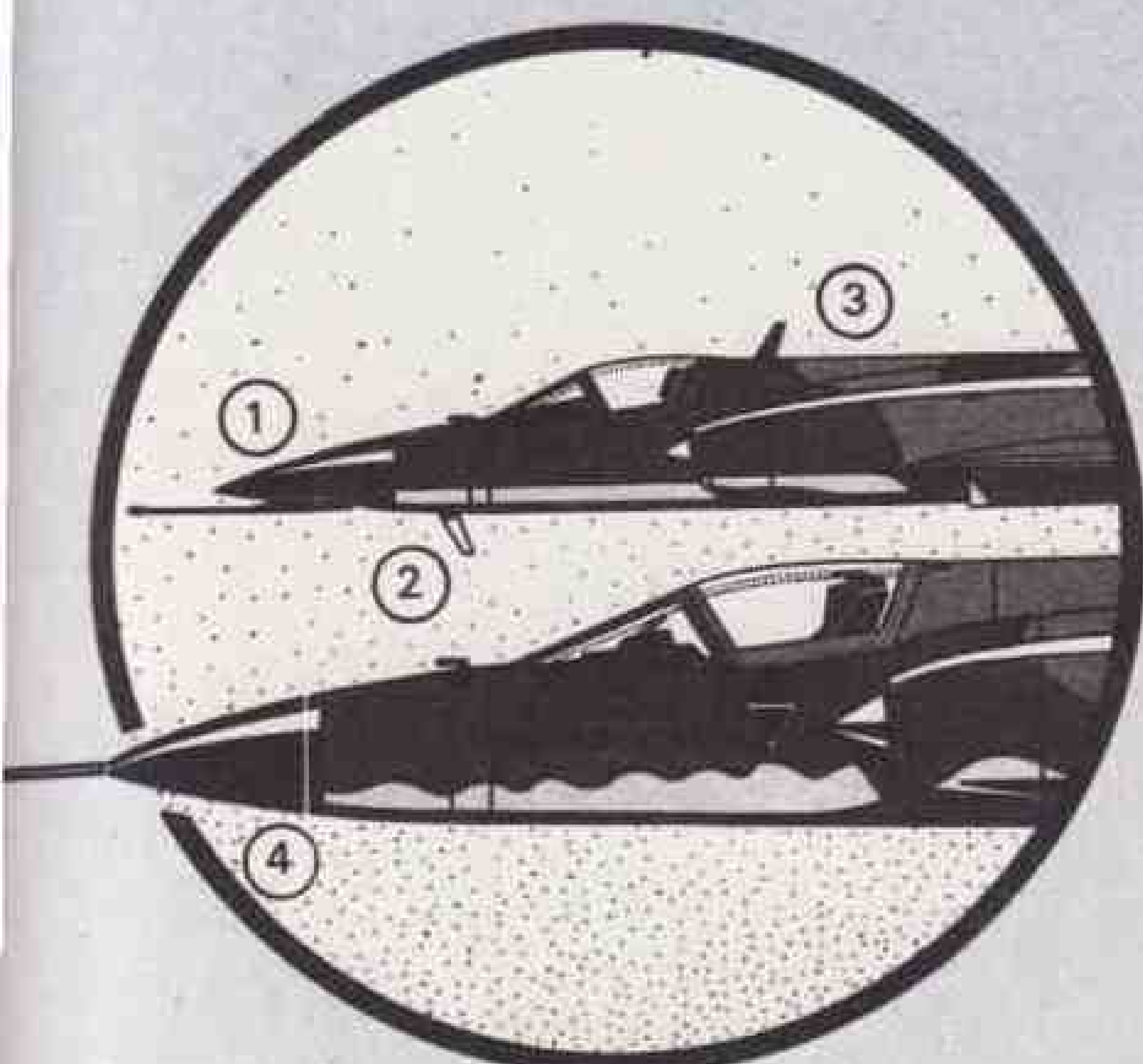
Empero, para la operación ''Corporate'', la pérdida del *Coventry* no significaba el fin de la defensa aérea. El 23 de mayo, en efecto, el grupo de batalla fue reforzado por el *Bristol* y el *Cardiff*, ambos armados con Sea Dart, en tanto que el *Exeter*, dotado de un radar tipo 102 mucho más eficaz, también se unió al grupo. Igualmente llegaron la fragata *Andromeda*, equipada con Sea Wolf, otras cuatro fragatas y tres buques auxiliares. La suerte de la batalla iba a volcarse a favor de la Task Foree, que de todas maneras acababa de sufrir un duro revés.

*Abajo: Las bombas argentinas hicieron su trabajo, el* **Coventry** *se ladeó sobre babor. Iba a desaparecer poco después bajo las aguas aparentemente calmas, apariencia engañosa, del Atlántico Sur. La pérdida del* **Coventry** *fue anunciada al público un poco más tarde.*



*Derecha: El comandante Hart-Dyke, con sus quemaduras aún no sanadas, de regreso a su país.*

# Los Mirage bombardean la Royal Navy

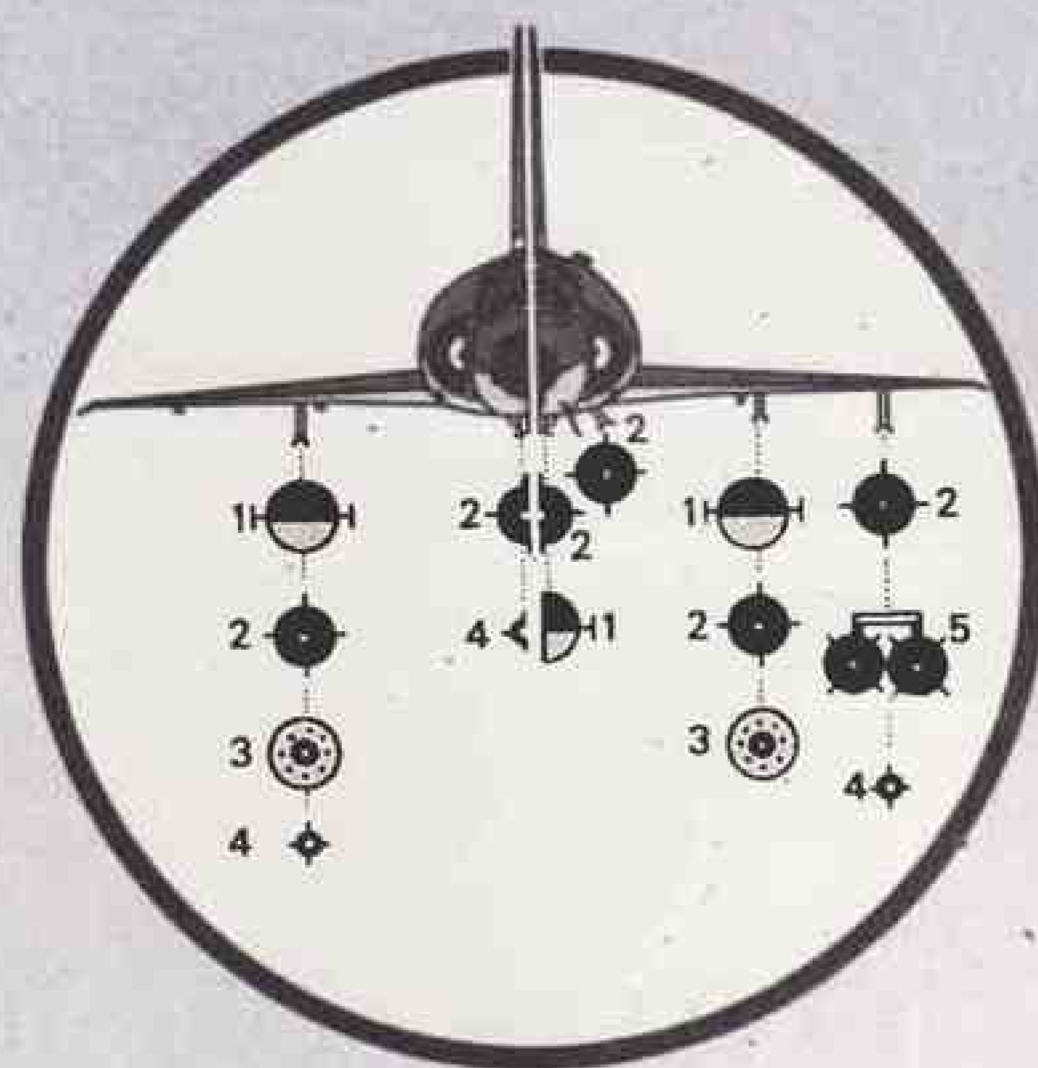



**Siluetas de Mirage III y del Dagger**

*1 - El cono delantero del Dagger fue rediseñado para poder alojar un radar Aida II o un radar telemétrico de fabricación israelí.*

*2 y 3 - Las nuevas antenas-sable del Dagger.*

*4 - El cono del Mirage IIIE alberga un radar de intercepción Cyrano II que opera en las bandas I y J.*




**Cargas exteriores**

*1 - Tanques suplementarios lanzables.*

*2 - Bomba de 450 kg.*

*3 - Lanzacohetes.*

*4 - Misil aire-aire.*

*5 - Punto de fijación múltiple.*

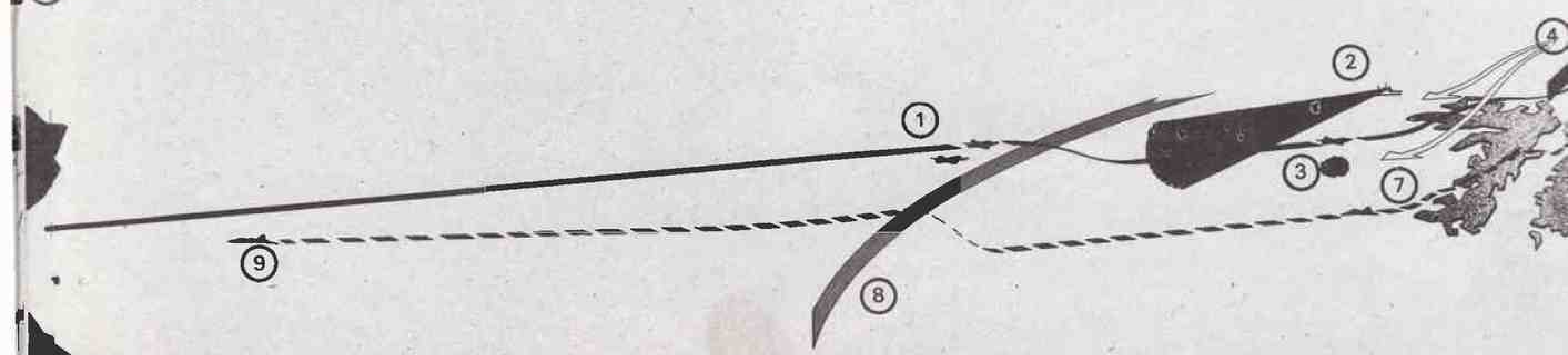
**Anatomía de un Mirage**

*1 - Tubo Pilot.*
*2 - Cúpula del radar.*
*3 - Tomas dinámicas de aire.*
*4 - Asiento eyectable Martin Baker RM4.*
*5 - Toma de aire auxiliar.*
*6 - Cañones DEFA de 30 mm.*
*7 - Depósitos de combustible integrales.*
*8 - Sistema dorsal de tuberías.*
*9 - Toma de aire para climatización.*
*10 - Turborreactor SNECMA Atar 9C.*
*11 - Freno aerodinámico.*
*12 - Sistema hidráulico del tren de aterrizaje.*
*13 - Pilones para cargas externas.*
*14 - Ranura de borde de ataque.*
*15 - Sistema hidráulico del timón de dirección.*
*16 - Antena superior del plano de deriva en fibra de vidrio.*
*17 - Alojamiento del paracaídas de freno.*
*18 - Envoltura de la tobera.*
*19 - Aireadores (refrigeración).*
*20 - Tobera de salida de sección variable.*
*21 - Tobera.*
*22 - Cableado de los sensores termométricos en la moldura de la tobera del reactor.*
*23 - Tanques de combustible estructurales del ala.*
*24 - Elevones.*

16
15
17
18
19
20
21
22
23
24
14
13
12
11
10
6

**Perfil de una misión tipo de un Dagger**

*1 - A 150 ó 200 millas de las islas, la formación de ataque desciende a ras del agua para escapar a los radares.*
*2 - Unidad de vigilancia*
*3* **Radar de la Royal Navy.**
*4 - Una patrulla de Harrier de la cobertura aérea* **viene al encuentro de los** *Dagger bajo el control de los radares de la Task Force, en posición de retirada al este del archipiélago.*
*5 - Línea de apertura de fuego de la flota británica.*
*6 - Ataque en una única pasada.*
*7 - Comienzo del vuelo de retorno a muy baja altitud.*
*8 - Límite de la zona de exclusión total.*
*9 - Ultimas fases del vuelo de regreso, el piloto toma la altitud y velocidad que le brindan la mejor relación consumo/distancia recorrida.*



Sobre el papel, los Mirage y sus sucedáneos israelíes los Dagger de la Fuerza Aérea Argentina (FAA) eran muy superiores a sus adversarios del momento, los Harrier subsónicos. No obstante, en el curso del conflicto de las Malvinas, los azares de la geografía los obligaron a batirse en el límite de su radio de acción y, por otra parte, fueron afectados a tareas para las que no habían sido concebidos. A pesar de todo lograron impresionantes éxitos.

## Numerosos buques ingleses en su activo

La misión natural de los Mirage III y de los Dagger es la intercepción y el combate aéreo clásico, hasta 56.000 pies (cerca de 17.000 metros) de altitud. Los argentinos los emplearon como cazabombarderos. Por cierto, un número de estos aviones habían sido modificados con vistas a este tipo de misión, pero sin embargo, el problema no estaba resuelto, con la dificultad casi insalvable que representaba la falta de autonomía de combustible, dado el trayecto que debían recorrer.

Las Malvinas se encuentran a unas 400 millas náuticas (740 km) del continente sudamericano y el límite operacional de los Mirage IIIE argentinos es de 647 millas náuticas (1.200 km), incluyendo el combustible necesario para el combate sobre el blanco y la reserva de seguridad del retorno. A primera vista, las incursiones sobre las Malvinas parecían absolutamente posibles, pero esas cifras se aplicaban al avión armado únicamente con sus cañones. Las cargas exteriores crean una resistencia aerodinámica suplementaria que entraña un aumento sensible del consumo de combustible. Según los expertos, el avión no disponía en la vertical de Malvinas más que de dos o tres minutos de autonomía de combate, o sea el tiempo de una sola pasada de tiro. Y si el piloto conectaba la postcombustión para lograr la aceleracion y velocidad necesarias para escapar de un mal momento, sus posibilidades de alcanzar tierra firme se reducían al mínimo.

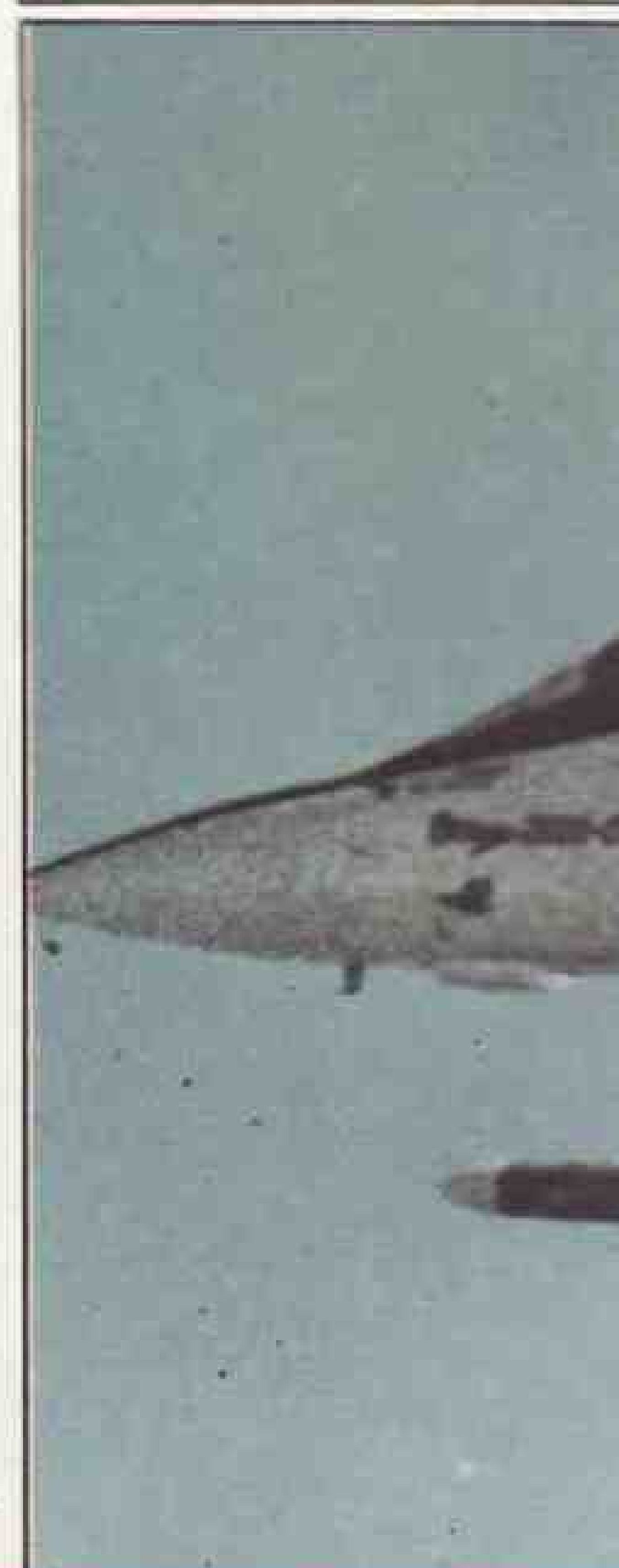
En estas condiciones, los pilotos y sus Mirage se comportaron muy bien. Ellos contribuyeron, en efecto, a dañar o hundir numerosos buques de la Royal Navy.

La historia del Mirage se remonta a 1952, año en que el Ejército del Aire francés abrió un concurso para un proyecto de interceptor liviano propulsado por dos pequeños turborreactores. Este proyecto se concretó en el Mirage I, una célula de Marcel Dassault y dos turborreactores Bristol Siddeley Viper construidos bajo licencia. El prototipo realizó su primer vuelo el 25 de junio de 1955. Pero el avión no era supersónico en vuelo horizontal (mach 1,3) más que con el empuje adicional de un motor a propergol líquido. El constructor se mostró poco satisfecho con la falta de potencia de esta fórmula y, después del estudio de un Mirage II, Breguet-Dassault lanzó el programa Mirage III, más pesado y de mayor performance gracias a su reactor SNECMA Atar 101G de 4.400 kg de empuje. El primer vuelo tuvo lugar en noviembre de 1956 y el 30 de enero del año siguiente el avión superó la velocidad del sonido en vuelo horizontal sin tener que recurrir a su motor cohete auxiliar.

## El primer europeo en sobrepasar mach 2

El Ejército del Aire comprendió inmediatamente todo lo que este prototipo podía aportar y manifestó su profundo interés en el proyecto. El diseño de la célula fue modificado para poder alojar en el aparato un turborreactor Atar 9B de 6.000 kg de empuje y se utilizaron planos de menor espesor. Se encargó una preserie de diez Mirage IIIA, el primero de los cuales voló en mayo de 1958. En octubre el Mirage se convertía en el primer avión europeo en superar mach 2 (dos veces la velocidad del sonido) en vuelo horizontal. Rápidamente entró en servicio la versión de serie,









*Abajo: Un Mirage acaba de hacer impacto con sus bombas en el* **Bedivere**, *pero no explotarán.*
*Recuadro: Un Mirage III, el avión más vendido de su tiempo. Hubo seis versiones desde el biplaza de instrucción hasta el IIIE.*
*Arriba, recuadro: Un Kfir de la aviación israelí. Cuando Francia rehusó, por razones políticas, entregar los Mirage a Israel, éstos se lanzaron a la fabricación de su propia versión. El Kfir era propulsado por un turborreactor norteamericano en reemplazo del SNECMA francés.*
*Abajo: El Mirage 2000, uno de los cazas más modernos de la familia. Sólo el Mirage IIING es posterior a este modelo.*

Mirage IIIC, con su radar Cyrano I, su dirección de tiro y como armamento principal un misil aire-aire Matra R530 o un par de AIM9 Sidewinder. Estaba equipado además con un motor cohete o con dos cañones DEFA de 30 mm en un alojamiento ventral. El Mirage IIIC fue un gran éxito de exportación. Los aparatos construidos para Israel recibieron la denominación IIICJ, para Sudáfrica IIICZ y, con un radar Hughes Taran y la posibilidad de disparar el misil aire-aire HM55 Falcon, fueron construidos bajo licencia en Suiza con la denominación IIIS.

El Mirage IIIB es una variante biplaza destinada a la instrucción, que voló por primera vez en octubre de 1959. En este modelo el fuselaje es un poco más largo y se suprimió el radar de proa. Puede ser empleado en misiones de ataque a tierra. El IIID, más reciente, es la versión biplaza de los Mirage IIIE y Mirage 5.

## Exito mundial del Mirage

La familia Mirage dio un espectacular paso adelante al principio de los años sesenta con la presentación del avión de penetración profunda Mirage IIIE, que voló por primera vez en abril de 1961. Su misión principal consiste en penetrar en profundidad en territorio enemigo para destruir objetivos tal vez no militares pero sí de interés estratégico. La misión implica sobrevolar un terreno desconocido a muy baja altitud para evitar la detección por radar. Por eso el IIIE está dotado de un sistema de navegación inercial que indica permanentemente al piloto su posición en relación con el objetivo y cuenta con un radar de seguimiento del terreno. La misión de superioridad aérea no exige una aviónica de este tipo, ya que se cumple en base de la detección por radar y requiere un sistema de navegación menos sofisticado.

El fuselaje del IIIE fue pues ligeramente alargado para poder alojar toda esta aviónica, el sistema de navegación y armamento (SNA), más el radar Cyrano II de performances mejoradas. Las primeras entregas de esta versión exportada por Francia a trece países diferentes se cumplieron en 1964. Entre los destinatarios se contaba la Fuerza Aérea Argentina, que compró 21 Mirage IIIE1 y IIIRA entre 1972 y 1980. La Royal Australian Air Force (RAAF) ordenó también una variante del IIIE, con una aviónica diferente, el Mirage IIIO, del que 98 ejemplares fueron entregados completos y dos como aviones-modelo destinados a la fabricación del tipo en Australia bajo licencia. También se construyó una versión de reconocimiento fotográfico, el IIIR, con cinco cámaras en el morro.

La experiencia israelí con los IIICJ puso en evidencia la necesidad de una versión de ataque a tierra en tiempo claro, más simple, que recibió la denominación M5 y de la cual un prototipo voló en 1967. Israel había encargado, y pagado por adelantado, cincuenta unidades, pero la evolución de la política francesa fue tal que no se entregó ninguno a Israel. (El dinero fue devuelto y los aviones entregados al Ejército del Aire francés).

## Las versiones israelíes

La siguiente versión fue anunciada en 1975 y recibió la denominación de Mirage 50. Se trataba de la unión de una célula de Mirage 5 y de un turborreactor Atar 9K50 del Mirage F1C, con un radar de mejores prestaciones, el Cyrano IV y el Agave, una pantalla transparente de pilotaje a la altura de los ojos (HUD, head-up display) y un SNA mejorado.

La proliferación de la familia Mirage prosiguió con la serie de los F1, los Mirage 2000 y el Super Mirage 4000. Recientemente Dassault procedió a una renovación completa del Mirage III básico, aplicando las tecnologías más avanzadas: planos más afinados, aletas "canard" (pequeñas alas montadas encima de las tomas de aire, justo atrás de la cabina), mandos de vuelo electrónicos (CME). Este avión fue bautizado Mirage IIING (Nouvelle Génération) y su prototipo voló el 21 de diciembre de 1982.

El interés de los israelíes por el Mirage no cesó de manera alguna con el rechazo francés a entregarles los 51 aparatos encargados y pagados. Decidieron en cambio construir un avión muy parecido al Mirage III en líneas generales, pero propulsado por el turborreactor norteamericano General Electric J79 en lugar del Atar 9. Este debía convertirse en el Kfir, pero en el intervalo Israel fabricó un avión que tenía la célula del Mirage III/5, un Atar 9C y la aviónica y equipos construidos en Israel. El primer vuelo del Nesher, tal era su nombre, tuvo lugar probablemente en setiembre de 1969 y las entregas comenzaron en 1972. La Argentina compró 26, bajo el nombre de Dagger, en 1978 y 1979, más otros 10 en 1981.

# Defensa Aérea Británica

*Cuando la Royal Navy dejó sus lugares de asiento habituales en el Atlántico Norte, se dieron cuenta de que los buques de línea, contrariamente a lo que se había pensado siempre, eran vulnerables a los ataques de aviones poco sofisticados y, por supuesto, a los misiles Exocet.*

*La confianza de los británicos en sus misiles superficie-aire (SAM) fue puesta a prueba en condiciones imprevistas. Es necesario insistir también en la calidad de los sistemas de armas argentinos. Los aviones Mirage, Super Etendard y Skyhawk son aparatos de excelentes performances, en cuanto a rápidez y maniobrabilidad. Pero no contaban con posibilidad de operar en todo tiempo ni por la noche. Además, los militares argentinos no intentaron utilizar contramedidas electrónicas (ECM, según sus siglas en inglés) para interferir los radares. Ellos tampoco lanzaron los cohetes que podrían haber engañado a los misiles con autoguiado térmico.*

*Esto no impidió que los aparatos de la Fuerza Aérea Argentina hicieran sentir una enorme amenaza sobre los buques de la Royal Navy. Y si la flota británica perdió tantos navíos fue porque los aviones argentinos consiguieron aproximarse evitando los radares ingleses.*

*El principal sistema del ejército británico en Malvinas, el Rapier, no podía ser desplazado en helicóptero. Sin embargo se había proclamado que era el sistema más liviano con radar incorporado, el más resistente a las condiciones de combate y el más maniobrable del mundo, superior en este sentido al Roland, del que los argentinos estaban dotados y que está montado en una suerte de camión articulado. Las baterías de Rapier británicas se vieron frustradas, ya que la aviación argentina efectuó pocas salidas contra las posiciones terrestres, de manera tal que los misiles no pudieron mostrar todas sus posibilidades.*

*Por otra parte, parece que la Royal Navy no consideró en principio la necesidad de apoyar a sus modernos SAM con el fuego de cañón. Dado que la Task Force no contaba con sistemas de alerta lejana y que sus pocos aviones Harrier no bastarían para proporcionar una cobertura permanente a toda la flota, resultaba evidente que los aviones británicos no podrían interceptar todas las salidas argentinas.*

*La tarea de proteger a los buques de guerra y los navíos desarmados recaía principalmente en los destructores y fragatas armados con misiles antiaéreos, que sumaban 23 en toda la Task Force. La mayoría de estas naves estaban artilladas con los misiles Sea Cat, que habían sido desarrollados a fines de los años cincuenta y entraron en servicio en 1962.*

*Se había puesto a punto un sistema de dirección de tiro por radar para los Sea Cat, pero el sistema básico consistía en un control óptico. En éste, un apuntador utilizaba unos binoculares de puntería para localizar el objetivo y luego guiaba al misil sobre su blanco mediante órdenes radiales desde una palanca de mando. Este misil es de alcance relativamente corto.*

*Pero mucho más que los Sea Cat, los argentinos temían a los Sea Dart y Sea Wolf, sistemas modernos que constituían la defensa por niveles de los británicos. La marina argentina había quedado tan impresionada por las performances del Sea Dart que había equipado con él a sus propios buques y los pilotos argentinos desconfiaron de este misil durante toda la guerra. El Sea Dart era, en la concepción británica, el misil de largo alcance de la defensa por niveles, con un radio de acción de al menos 45 kilómetros. Este misil debía emplearse para destruir todo avión que hubiera penetrado la zona de protección lejana asegurada por los Harrier.*

*Teóricamente, todo avión o todo misil errado por los Sea Dart, debería ser detenido por los ultramodernos misiles Sea Wolf, último recurso de defensa de la Royal Navy. Gracias a su precisión y rapidez de reacción, estos misiles pueden interceptar un obús de 110 mm de su trayectoria. Desafortunadamente para los británicos, no había en la Task Force más que seis destructores armados con Sea Dart y dos fragatas tipo 22 llevaban los Sea Wolf.*

*A causa de la vulnerabilidad de los Sea Dart debido a la posibilidad de interferencias radiales de bajo nivel y como había muy pocas fragatas armadas con Sea Wolf, los británicos tuvieron tendencia a desplegar, en los casos de peligro extremo, una combinación de Sea Dart/Sea Wolf. El dispositivo obtuvo importantes triunfos pero tuvo también al principio desastres caracterizados. Dio a los Sea Dart la posibilidad de abatir aviones enemigos cuyos pilotos no habían pensado que las unidades de la flota británica se encontraban tan expuestas. Los Sea Wolf por su parte lograron escasos éxitos al defender una fuerza combinada de dos naves.*

*A pesar de estos fracasos, el Sea Wolf fue el SAM disparado desde el mar más utilizado en la campaña de Malvinas. Esto se explica en parte por el temor que infundieron los misiles Exocet de construcción francesa utilizados por los argentinos. La conciencia del pueblo británico quedó marcada a fuego cuando, el 10 de mayo, el Sheffield resultó hundido por un Exocet lanzado desde un avión que, antes de ser captado por el radar, se había aproximado a unos 25 km del navío.*

*Si los británicos hubieran contado con mayor cantidad de Sea Wolf, hubieran podido impedir quizás la destrucción de los buques que defendían el desembarco en San Carlos. Finalmente, fue el sistema Rapier del ejército el que tomó a su cargo esta misión y que, a partir del 21 de mayo, fue empleado con gran éxito para proteger en tierra objetivos de gran importancia. A su actividad se deben 14 destrucciones confirmadas y seis probables.*

*Sin embargo el ejército británico carecía de Rapier con control automático y también de helicópteros. Por esta razón se vio obligado a emprender la mayoría de sus operaciones sin el apoyo de su sistema de defensa aérea más potente y tuvo que recurrir al misil secundario Blowpipe.*

*El Blowpipe no aportó durante la campaña más que éxitos mediocres. Se trata de un arma lanzada desde el hombro, telecomandada por radio a partir de un visor monocular. Si el tirador mantiene el visor sobre el objetivo, se supone que el misil hace todo el resto.*

*En el lado británico sorprendió que los sistemas SAM no brindaran una defensa completa a la Task Force contra la aviación argentina. Pero los hechos mostraron que las condiciones del enfrentamiento fueron impuestas por un atacante veloz y de gran maniobrabilidad. Por otra parte, ningún sistema SAM puede reemplazar la protección aérea proporcionada por un sistema de alerta lejana y una cobertura de caza apropiada.*

# El día más negro de la flota

## Una bomba argentina abrió este rumbo en el Sir Tristram


L3005

# Fitzroy: cruenta derrota de la Task Force



*El* **Sir Galahad** *en llamas. Durante más de seis horas había constituido un objetivo fijo, mientras se encontraba anclado en Port Pleasant a la altura de Fitzroy en un día muy claro. Unos 150 hombres, entre muertos y heridos, fueron víctimas de las bombas argentinas.*

El 3 de junio, a la caída de la noche, el general de brigada británico Tony Wilson se felicitaba por la rapidez con que sus hombres habían cubierto la distancia que separa Goose Green de Puerto Argentino. Utilizando el último helicóptero que había despegado ese día, el 2° de Paracaidistas tomó posiciones alrededor de Fitzroy, a unos 30 km de la capital de las islas. Así el flanco derecho británico se encontraba casi protegido. Se trataba de una maniobra audaz –algunos miembros del estado mayor del general Moore se habían manifestado contrarios a la idea– y Wilson se mostraba exultante. Menos de una semana después su plan caía en pedazos. La Task Force sufriría su derrota más sangrienta, con 150 soldados británicos muertos o heridos y dos buques de primera importancia puestos fuera de servicio, bombardeados por la Fuerza Aérea Argentina cuando se encontraban anclados cerca de un pequeño pueblo llamado Fitzroy.

Como el Comando 42 una semana antes, el 2° de Paracaidistas había avanzado por ''saltos'' para apoderarse de las alturas situadas al oeste y al sudoeste de Puerto Argentino. Una vez conquistada esta zona, la 5ª Brigada podría reagruparse rápidamente para el asalto final. Era necesario pues que el resto de la brigada se uniera al 2° de Paracaidistas. El transporte aéreo resultaba imposible, en razón, una vez más, de la falta de helicópteros pesados e igualmente a causa de las pésimas condiciones atmosféricas. El 1er. Batallón de Welsh Guards (Guardias Galeses) intentó emprender el camino desde San Carlos, pero encontró muchas dificultades y los Snocats (vehículos de oruga especia-

les para nieve) sufrían continuas averías, por lo que se retiró al cabo de doce horas. La única solución entonces era pasar por el mar. Rápidamente fueron dispuestos los buques de asalto *Fearless* e *Intrepid*, mientras que el oficial a cargo de operaciones de los Scots Guards (Guardias Escoceses) y el comandante de los Welsh Guards, teniente coronel John Ricketts, se trasladaron el 4 de junio hacia las posiciones del 2º de Paracaidistas.

Según el plan, los Scots Guards debían embarcar en el *Intrepid* en la noche del 5 de junio, mientras que los galeses abordarían el *Fearless* la noche siguiente con los elementos de apoyo de la brigada. Seguirían entonces los Gurkhas, que utilizarían todos los medios aéreos o marítimos de los que pudieran disponer. Ante el temor de los misiles Exocet basados en tierra de los argentinos, se decidió que los dos buques de asalto no sobrepasarían la isla Lively, a la entrada del estrecho Choiseul. Allí, para la última fase del movimiento, las tropas serían transbordadas a lanchas de desembarco (LCU). Cada buque transportaba cuatro de estas lanchas, tripuladas por hombres del Royal Marine (Infantería de Marina Real). Previamente, un grupo de reconocimiento combinado, constituido por elementos del Royal Engineers (Ingenieros de Combate) y el Special Boat Service (SBS, grupo comando de la Armada altamente especializado), se trasladó a las dos posiciones para asegurarse de que las playas estaban libres de minas u obstáculos.

*Los hombres del 2º de Paracaidistas y de los Scots Guards no pueden más que contemplar, impotentes, el incendio que arrasa al* **Sir Galahad.**






El 5 de junio se realizó un redespliegue que dio a la 5ª Brigada, y particularmente al 2º de Paracaidistas, una cierta comodidad y seguridad suplementarias. La Compañía J del Comando 42, muchos de cuyos hombres habían servido en la guarnición original de las Malvinas, fue transportada por aire hasta una posición situada al sudeste del monte Challenger. En caso de un ataque argentino sobre Bluff Cove, esta formación podría dar la alerta y contener el ataque. En tanto, abordaba el *Intrepid* el 2º Batallón de Scots Guards, cuyo comandante, teniente coronel Mike Scott, había recibido en Darwin sus órdenes definitivas del general de brigada Wilson.

Esa tarde el batallón se hizo a la mar en San Carlos y alcanzó la isla Lively. El transbordo a las lanchas de desembarco se cumplió sin problemas, pero el mar estaba muy agitado y las condiciones atmosféricas eran muy adversas, particularmente teniendo en cuenta que las LCU habían sido diseñadas para operar cerca de la costa. El desplazamiento duró siete horas, entre el frío y la incomodidad, y la tensión llegó al máximo cuando varios obuses luminosos estallaron sobre sus cabezas.

En principio pensaron que habían sido disparados por un cañón de 105 mm argentino y todos esperaban que fueran seguidos por obuses explosivos. Pero entonces surgió de la bruma el buque de guerra *HMS Arrow*, que había tomado a las lanchas por argentinas. Captadas las LCU en el radar del buque, había disparado proyectiles luminosos para ver de qué se trataba. Desde las lanchas, enviaron frenéticos mensajes por medio de la lámpara Aldis y la *Arrow*, satisfecha de ver que provenían de amigos, dio media vuelta.

## Dos LSL en ayuda

Fue finalmente un batallón mojado y helado el que arribó a Bluff Cove poco antes del alba y que fue recibido por los exploradores del 2º de Paracaidistas. Según el plan original, el 2º de Guardias Escoceses debía moverse inmediatamente y atrincherarse a cierta distancia de la costa, pero debido al mal tiempo reinante este plan se anuló. En cambio, se le dio la orden de relevar al 2º de Paracaidistas en Bluff Cove, mientras que este último se reagruparía en Fitzroy para asegurar la defensa del estado mayor de la brigada que iría a



*Arriba: Los hombres de la 9ª compañía de Paracaidistas y de los Royal Engineers reconstruyen el estrecho puente que unía Fitzroy con Bluff Covee, que los argentinos había volado en su retirada. Si ese puente hubiera estado intacto, todo habría sucedido de manera diferente. Los Welsh Guards hubieran podido desplegarse sin tener que hacer una marcha de 30 km para rodear la cala.*
*Abajo: Los sobrevivientes son llevados a tierra.*

instalarse allí. Una compañía, la Flanco Izquierdo, relevó al 2° de Paracaidistas en la posición situada delante de Bluff Cove, en tanto que la Flanco Derecho ocupó posiciones en el oeste y la compañía C ocupaba Bluff Cove mismo. La posición de la Compañía Flanco Izquierdo estaba muy expuesta a los embates de la intemperie, pero tenía en cambio buena vista sobre los montes Harriet y Tumbledown y sobre las colinas William y Sapper, todos nombres éstos que iban a hacerse célebres el fin de semana siguiente.

En ese momento, sin embargo, el teniente coronel Scott se preocupaba sobre todo de la salud de sus hombres, que corrían el riesgo de morir de frío y dispuso en consecuencia que la compañía G relevara rápidamente al Flanco Izquierdo. Para que sus hombres pudieran secarse, Scott hizo amplio uso de los refugios de los esquiladores del lugar, como ya lo había hecho el 2° de Paracaidistas. Los isleños, por su parte, se mostraron amables al máximo, como lo habían sido con los paracaidistas.

Mientras que los Scots Guards se instalaban en sus posiciones, el 1° de Welsh Gards se ponía a su vez en movimiento. El tiempo había empeorado durante el día y la noche del 6 de junio, por lo que, y también a causa de la falta de lanchas LCU, no se pudo transferir a Lively más que la mitad del batallón. El resto volvió a Goose Green en el *Fearless*.

El estado mayor de la Task Force estimó entonces que era demasiado arriesgado continuar utilizando los buques de asalto por lo que propuso en su lugar al *Sir Tristram* y al *Sir Galahad*, así como dos barcos logísticos de desembarco (LSL). El *Sir Tristram*, que había sido destinado al transporte de vituallas y municiones, llegó a Fitzroy el 7 de junio, mientras que el *Sir Galahad* fue reservado para los Guardias Galeses y otras unidades. Pero el general Wilson quería también que su estado mayor táctico fuera rápidamente transportado a Fitzroy. La mayor parte de sus equipos, especialmente los aparatos de comunicaciones, fueron cargados en vehículos Land Rover y se intentó enviarlos a Fitzroy por tierra, pero la operación fracasó porque los caminos eran impracticables. El general requisó entonces un barco de cabotaje local, el MV *Monsumen*, que, ayudado por una LCU, debía transportar al estado mayor a Fitzroy en la tarde del 7 de junio. Por una falla en las transmisiones la lancha de desembarco no se presentó a recoger su parte del material hasta el 8 de junio hacia el mediodía. El *Monsumen* permaneció todavía tres días más al servicio de la brigada y transportó a los Gurkhas.

## Los galeses del Sir Galahad

Durante este tiempo, el 2° de Guardias Galeses había lanzado su primera operación. El general Wilson le había dado la misión de destruir dos cañones de 105 mm y un emplazamiento de radar que se creía estaban en la zona de Port Harriet, pero que en realidad se encontraban en Seal Point, casi en pleno sur de Puerto Argentino y mucho más allá de las líneas argentinas. La misión fue confiada al pelotón de reconocimiento, que estableció una base de patrullaje a unos doce kilómetros al frente de Bluff Cove.

Poco después de las últimas luces del crepúsculo, el 7 de junio, se puso en marcha hacia su objetivo acompañado de un oficial observador de la batería de apoyo del batallón y de un destacamento de reconocimiento de Ingenieros. Se dirigieron primero a Port Harriet

House, que encontraron desocupada. Dejaron una patrulla como punto de apoyo y el resto de la tropa partió en busca de los dos cañones, sin éxito. Sí se descubrió el emplazamiento de radar, que utilizaba el sistema israelí Rasset. La patrulla de Port Harriet House se encargó del radar durante la noche del 8 de junio, mientras que el grueso del pelotón regresaba a Bluff Cove. Pero la mañana del 8, una patrulla del SAS (Special Air Service, otro grupo comando especializado), que no dependía del comando del batallón, llegó para operar en la zona.

Como no le fue asignada ninguna tarea inmediata y sus hombres estaban bien dispuestos, se decidió dejarla en Port Harriet House para ayudar a arreglar la cuestión del emplazamiento de radar. Se intentó llevarle alimentos a la patrulla del 2° de Scots Guards por medio de dos Land Rover civiles, pero el vehículo que iba al frente pasó sobre una mina antipersonal justo antes de alcanzar la localidad. Resultó dañada una rueda y fue necesario retirar los dos vehículos, por lo que se decidió que el destacamento volvería a Bluff Cove. Ahora bien, mientras se abría un camino a través de las minas, en Fitzroy, donde los LSL habían fondeado, se producía el desastre.

Era un hermoso día, lo que significaba que estaban bajo la amenaza de un ataque aéreo argentino. Los galeses, a bordo del *Sir Galahad*, se encontraron ante un dilema: ¿debían levar anclas y hacerse a la mar para ponerse a salvo? ¿O debían continuar su movimiento sobre Bluff Cove y esperar que todo saliera bien? Ewen Southby-Tailyour, el comandante del Royal Marine que había confeccionado el mapa de la costa en 1978, se estremeció al ver los dos navíos en Port Pleasant a la altura de Fitzroy. Subió a bordo del *Sir Galahad* para ver qué estaba ocurriendo. Se había proyectado enviar esta nave a Bluff Cove, pero los LSL no podían utilizar el estrecho pasaje que conducía a la playa de desembarco prevista. El *Sir Galahad* había ido pues a Fitzroy, donde desembarcó los misiles Rapier que debían asegurar la protección aérea de las tropas que se encontraban ya en posición. Sin embargo, los Guardias no tenían intención de bajar a tierra más que en Bluff Cove y solamente por medio de las LCU.

## Mirage y Skyhawk al ataque

Bluff Cove y Fitzroy se encuentran a unos ocho kilómetros uno de otro a vuelo de pájaro, unidos por una corta huella y un puente que atraviesa una cala larga y estrecha. Los argentinos habían hecho volar el puente, de manera que el 1° de Welsh Gards debió recorrer unos 32 km a pie para rodear la cala. "No estoy de acuerdo, dijo el oficial de mayor graduación de los Guardias, no llegaremos allí después de todas las idas y venidas de los días anteriores". Southby Tailyour insistió ante los Guardias para que bajaran a tierra y dejaran a los buques hacerse de nuevo a la mar, recomendación que finalmente fue aceptada. Pero debían desembarcar en primer lugar a los médicos de la 5ª Brigada y a la 16ª Ambulancia de Campaña que se encontraban también a bordo. Tenían una misión muy urgente, instalar un hospital de campaña. Además, Fitzroy era el lugar donde debían encontrarse, lo que no era el caso para los Guardias.

El mismo día a las 13 horas, el 2° de Scots Guards tuvo una alerta aérea y vio aparecer los que tomaron por unos Harrier. Eran en realidad dos Skyhawk y dos Mirage. Los aparatos argentinos pasaron a baja altitud sobre Fitzroy, con lo que tomaron a todos por sorpresa, y se lanzaron sobre los buques. Por primera vez la aviación argentina había acertado en atacar los barcos que transportaban tropas. Las bombas penetraron en

*Los destrozos causados por las bombas argentinas en el* **Sir Tristram.** *En el* **Sir Galahad** *se encontraban numerosos hombres de tropa, lo que explica el gran número de muertos y heridos. Los heridos tuvieron que abrirse camino a través de las llamas y el humo.*

*Los Scots Guards en Bluff Cove disparan sobre los aviones argentinos. El conjunto del batallón disparó unos 19.000 cartuchos, sin alcanzar a ninguno de los aviones responsables de los destrozos.*



los indefensos LSL y explotaron profundamente en el interior de las naves. Inmediatamnte murieron algunos hombres y otros resultaron abrasados por los violentos incendios desencadenados por las bombas.

El pelotón de morteros del 1° de Welsh Guards se encontraba a bordo del *Sir Galahad* con todos sus morteros y municiones, y fue así el que sufrió los efectos del ataque. Casi todos los hombres que se encontraban en cubierta resultaron quemados. El combustible de los grupos electrógenos de los Rapier se derramó, con lo que se alimentaba aún más el incendio.

Mal que bien se logró mantener el orden. Cegados por el humo y por sus heridas, los hombres avanzaban titubeantes hacia las bordas de los buques. Se lanzaron los botes salvavidas y las balsas de caucho, que estuvieron listas sobre el agua en pocos segundos. A bordo del *Sir Galahad*, los enfermeros de la 16ª Ambulancia de Campaña, muchos de ellos gravemente quemados, proporcionaron los primeros auxilios a los heridos.

Estos acontecimientos dieron lugar hasta la fecha a vivas controversias, siempre buscando una víctima propiciatoria, pero fueron muchos los factores que contribuyeron al desastre. Había demasiada gente implicada para poder hacer recaer la culpa en alguien determinado. Algunos dijeron que los Welsh Guards firmaron su propia suerte al negarse a dar la vuelta a la cala a pie. Pero estas declaraciones resultan injustas porque los Guardias Galeses se contaban entre los mejores soldados del ejército británico.

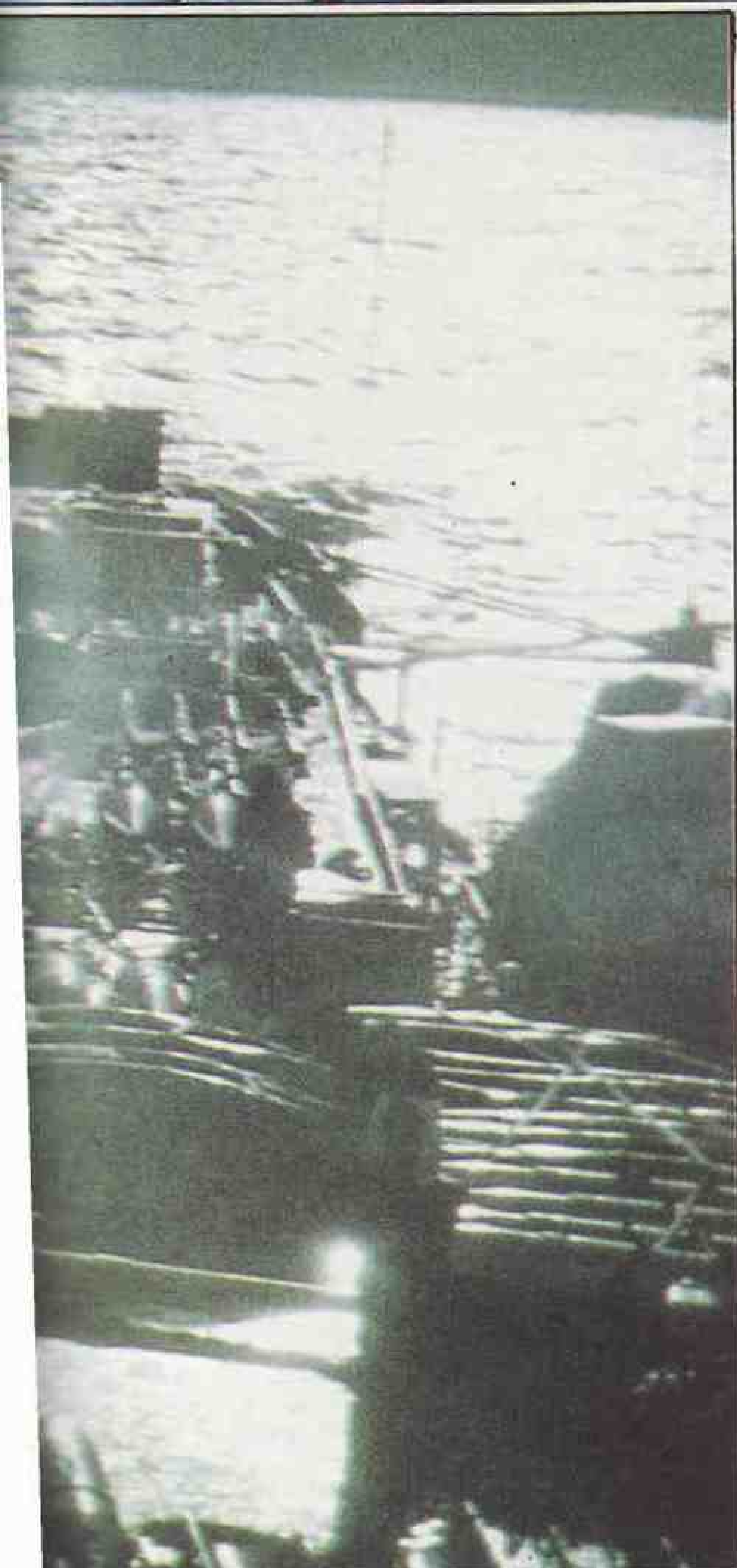
Se reprochó mucho a Tony Wilson el haber querido ir demasiado lejos demasiado rápido. Pero él estaba comprometido en una carrera desesperada contra la intemperie y sus inclemencias, que ya habían causado numerosas pérdidas a los comandos y a los paracaidistas en las montañas. No podía permitirse ser lento. Se reprochó igualmente a los Harrier no haber abatido a los aviones enemigos, pero los cazas ingleses se encontraban trabados en combate contra los cinco Mirage que habían atacado al HMS *Plymouth* a la altura de las Malvinas occidentales.



# Los Harrier y su misión de cobertura de la flota







*Arriba: Un empenaje de Sea Harrier dañado, atravesado por un proyectil de 20 mm durante la primera incursión a Puerto Argentino.*

*Abajo izq.: Un Sea Harrier decola del* **Hermes** *para una patrulla de cobertura de la flota.*

Una controversia hasta ese momento sin solución, parece ahora cerrada. ¿Los cazas V/STOL son o no capaces de asegurar la protección aérea de una fuerza naval, o se necesitan para esta misión aviones más clásicos, del tipo de los Etendard, Phantom o Bucaner, embarcados en grandes portaviones de la clase del *Ark Royal*?

La respuesta británica a esta pregunta fue proporcionada por el almirante sir Henry Leach, primer lord del Mar: "Sin los Sea Harrier no habría habido una Task Force. Desde el primer día de combate hasta que fueron relevados por los Phantom que operaban desde Puerto Stanley tras su reapertura, los Sea Harrier y los Harrier GR3 cumplieron su misión en condiciones tales que habrían dejado en tierra a cazas convencionales...".

La derrota de las fuerzas argentinas puso fin a las operaciones, al menos para las fuerzas terrestres. Pero la Royal Navy y la RAF suguieron en la brecha, para disuadir a los aviones argentinos que intentaran penetrar, con malas intenciones, el espacio aéreo prohibido alrededor de las islas. Para los GR3 de la RAF la misión pasó del apoyo táctico a la defensa aérea. Al lado de los Sea Harrier de la Armada, iban a asegurar en lo sucesivo la permanencia de las patrullas de cobertura encargadas de mantener alejados a los visitantes indeseables.

## Una superioridad discutida

Los Sea Harrier de la armada británica, y después los GR3 de la RAF, entraron en guerra en un teatro de operaciones absolutamente inesperado, a 13.000 km de su país. Operando solos, muy lejos de sus compañeros de la OTAN, recibieron el bautismo de fuego en un papel que no les era familiar.

Cuando la Task Force llegó a la isla de Ascensión, el acondicionamiento operativo de los escuadrones ya había sido completado. Su primer contacto con la Fuerza Aérea Argentina (FAA) tuvo lugar durante la segunda etapa de su viaje hacia el sur, cuando se toparon con un Boeing 707 argentino en vuelo de reconocimiento. No se emprendió acción alguna, pero estos reconocimientos cesaron a partir de la reconquista de las Georgias del Sur por parte de los británicos.

La primera acción de guerra de los Sea Harrier tuvo lugar el 1° de mayo. Ese día despegaron todos los aviones disponibles, doce del *Hermes* para bombardear las pistas de Puerto Argentino y de Goose Green y los del *Invincible* para asegurar la protección aérea del dispositivo. Al momento de su retorno a bordo, los aviones del *Hermes* fueron rearmados rápidamente con misiles AIM9L Sidewinder, esta vez para una misión de cobertura aérea. Treinta minutos después de su aterrizaje ya estaban de nuevo en vuelo, dispuestos a hacer frente a las acciones de represalia que los ingleses esperaban.

El balance de pérdidas de la Fuerza Aérea Argentina ese día, no bastó para establecer categóricamente la superioridad de la aviación militar británica. Después de los choques del 1° de mayo, el mal tiempo obligó a una pausa en la actividad aérea. Casi todas las misiones tuvieron que ser canceladas durante dos días.

A pesar de la tempestad, los dos bandos hicieron despegar algunos aviones durante breves períodos de calma. En sus bases, situadas a más de 600 km de la zona de combate, la FAA se encontraba a menudo



# Puntos de vista de pilotos

Mike Blissett y Robin Kent, destinados respectivamente a los Escuadrones N° 800 y 801 de la aviación naval británica, eran ambos pilotos de Harrier. Ellos tomaron parte de la guerra de las Malvinas y particularmente de la primera acción contra la pista de Puerto Argentino el 1° de mayo.

*–Nueve aviones participaron en el asunto, cuenta Mike Blissett, en tres secciones de tres. La primer patrulla hizo una pasada de bombardeo directo con bombas frenadas por paracaídas y de explosión retardada. La segunda efectuó su ataque en picada y la tercera lanzó bombas de fragmentación BL755. Nosotros realmente no esperábamos dejar la pista definitivamente fuera de servicio, pero los destrozos causados a los edificios e instalaciones de reabastecimiento de combustible fueron serios. Destruimos además algunos aviones en tierra.*

*–¿Qué dicen de la defensa antiaérea?, pregunta un periodista.*

*–Molesta, no más, pero muy espectacular, sobre todo de noche, dice Robin Kent.*

*Mike Blissett guarda un mal recuerdo de estos ataques sobre el aeródromo.*

*–Habíamos comenzado a hacernos "encender" a muy baja altitud y, después de haber largado las bombas, nos quedamos un momento a un lado para ver los acontecimientos. Los disparos eran cada vez más densos y tuvimos que subir para escapar de ellos, ¡y subir aún más, para estabilizarnos a 8.500 metros! ¡Habíamos permanecido bajo su fuego durante cerca de 23 minutos!*

*Los primeros combates aire-aire datan del mismo día. Ningún piloto inglés había participado en un combate aéreo después de la guerra de Corea.*

*–¿Qué se siente?, pregunta el periodista.*

*–Es sorprendente, dice Robin Kent. Se está en patrulla de cobertura y se recibe un rumbo para interceptar un avión que penetró en la zona de exclusión. Antes incluso de haber acusado recibo del mensaje y de manera totalmente inconsciente, tenía el avión en el rumbo correcto y el acelerador en su máxima posición. Mi compañero me había seguido. Los dos teníamos idénticos reflejos e ideas, sin necesidad de intercambiar una palabra.*

*–¿La prueba del miedo?*

*–No, dice Kent, no hay tiempo de tener miedo. La intercepción a gran velocidad es un trabajo más bien acaparante. Y además uno no se siente desarmado ante el acontecimiento, más bien se siente bien armado. Uno es siempre dueño de su maniobra y de cambiar el curso de las cosas.*

*El primer combate aéreo de Mike Blissett tuvo lugar el 21 de mayo, el día en que la Task Force se preparaba para desembarcar.*

*–El controlador nos dirigió en principio sobre un eco aislado, no identificado, con el que no se pudo establecer contacto visual. Después nos señaló una incursión que venía del sudoeste hacia Fox Bay a baja altitud. Eran cuatro Skyhawk. Al momento que los interceptamos se deshicieron de sus tanques lanzables y luego los atacamos. Mi compañero derribó a uno. Yo a otro con un Sidewinder y probablemente un tercero con fuego de cañón.*

*–¿Cómo funcionaron los Sidewinder?*

*–Tan bien como estaba previsto, responde Blissett.*

*El Harrier pilotado por Mike Blissett en el aterrizaje vertical sobre el* **Hermes**, *después de la primera de sus dos victorias contra los Skyhawk. Se aprecia que disparó uno solo de sus dos Sidewinder. Su cuenta final fue de dos derribos seguros y otro probable.*

*Después de la rendición, los Harrier GR3 de la RAF se instalaron en el aeródromo de Puerto Argentino. La nieve, las minas y la falta total de comodidades en las instalaciones les hicieron la vida extremedamente difícil.*

enfrentada a difíciles problemas meteorológicos: buen tiempo en el continente y bruma sobre las islas, o al contrario, pero en ambos casos impedidos de montar una incursión. La Task Force no resultó más favorecida y fue en estas condiciones meteorológicas, a menudo deplorables, que los Harrier tuvieron que efectuar sus salidas.

Los recién llegados de los Escuadrones N° 1 de la RAF y 809 de la Royal Navy se unieron a la Task Force el 18 y 19 de mayo. Cuatro Sea Harrier a cada uno de los portaviones y los seis GR3 de la RAF todos en el *Hermes*, en razón de su mayor capacidad. Así las cosas, el portaviones no estuvo lejos de su punto de saturación, con 21 Harrier a bordo, ubicados en cubierta o en los hangares, más una dotación reforzada de helicópteros.

Durante todo este lapso el tiempo permaneció mediocre con brumas espesas que ocultaban los movimientos de la Task Force a las observaciones de la FAA. Aunque impedían los vuelos, estas condiciones meteorológicas presentaban para los británicos la ventaja de formar una pantalla protectora en el momento de la lenta y prudente aproximación de las fuerzas anfibias en ruta hacia el estrecho de Malvinas y la rada de San Carlos. Pero el 21 de mayo el tiempo cambió bruscamente y el cielo se mantuvo despejado durante todo el día. La jornada era propicia para que la Fuerza Aérea Argentina pasara al ataque.

En oleadas sucesivas, los Mirage, los Dagger y los Skyhawk argentinos atacaron a la Task Force. Y esta vez los blancos eran los buques de guerra. En algunas pasadas, el *Coventry* y la *Ardent* iban a resultar destruidos y muchos otros buques dañados.

Los radares Blue Fox de los Sea Harrier de cobertura baja resultaron interferidos por los parásitos debidos a los ecos de tierra. Pero en cuanto los aparatos tomaban un poco de altitud, el Blue Fox recobraba toda su eficacia. Sin embargo, estos Harrier debían asegurar la cobertura baja, por lo que las órdenes eran permanecer a baja altitud para interceptar las incursiones desde su arribo, es decir, a 50 ó 100 pies (18 ó 90 m) de altura y no volar a 15.000 pies (5.000 m). Para poder cumplir con esta función, los Sea Harrier debían fiarse de las indicaciones de los barcos de vigilancia por radar destinados a señalarles los ataques enemigos y marcarles la posición favorable para lograr el contacto visual. En caso de tener éxito con esta maniobra, el resultado era prácticamente invariable, tres o cuatro aviones enemigos se encontraban frente a dos Sea Harrier.

Al tiempo que los Sea Harrier maniobraban para asegurar la cobertura aérea, los GR3 de la RAF se aproximaban lo más posible a las posiciones de las fuerzas terrestres argentinas, para brindar apoyo directo a las unidades de desembarco.

En su propio papel durante el conflicto, los GR3 recibieron cantidad de daños, infligidos por una defensa antiaérea argentina densa y precisa, pero el avión se mostró resistente y los daños eran rápidamente reparados a su retorno al *Hermes*. Ninguno de los pilotos de los tres GR3 abatidos durante el conflicto resultó muerto.

A principios de junio el Royal Engineers terminó de montar en San Carlos una pista de planchas de aluminio, que debía servir de punto de reabastecimiento intermedio para los Harrier y Sea Harrier que retornaban de patrulla y no habían agotado su munición. Los aviones de cobertura aérea podían cumplir así una primera misión, recargar combustible en San Carlos y efectuar una segunda patrulla antes de volver al portaviones. De ahí la creciente presencia de los aviones de la Task Force en el cielo del archipiélago.

Hacia el final del conflicto, los ataques aire-tierra tomaron una nueva forma con la utilización de bombas guiadas por láser (LGB, Laser Guided Bombs). Fueron empleadas en dos ocasiones, en las que cada una necesitó dos pasadas de tiro. La táctica consitía en hacer una aproximación a muy baja altitud, al abrigo del relieve, seguida de una trepada a 30 grados y del lanzamiento de la bomba en una trayectoria parabólica. En el apogeo de la parábola de la bomba, el controlador de apoyo aéreo accionaba su iluminador láser y lo apuntaba sobre el objetivo a destruir. El sensor situado en la nariz de la bomba detectaba entonces el haz reflejado y daba las órdenes necesarias a las aletas de guiado de la bomba para seguir la trayectoria hasta el impacto. En ambos casos, la primera pasada resultó fallida, ya que el controlador iluminó el objetivo demasiado pronto, antes de que la bomba hubiera alcanzado la cúspide de su trayectoria. Los impulsos recibidos la hicieron dejar prematuramente la curva ideal y el resultado fue que falló totalmente su blanco. Pero la segunda pasada fue más precisa y las bombas alcanzaron su objetivo y provocaron severos daños.

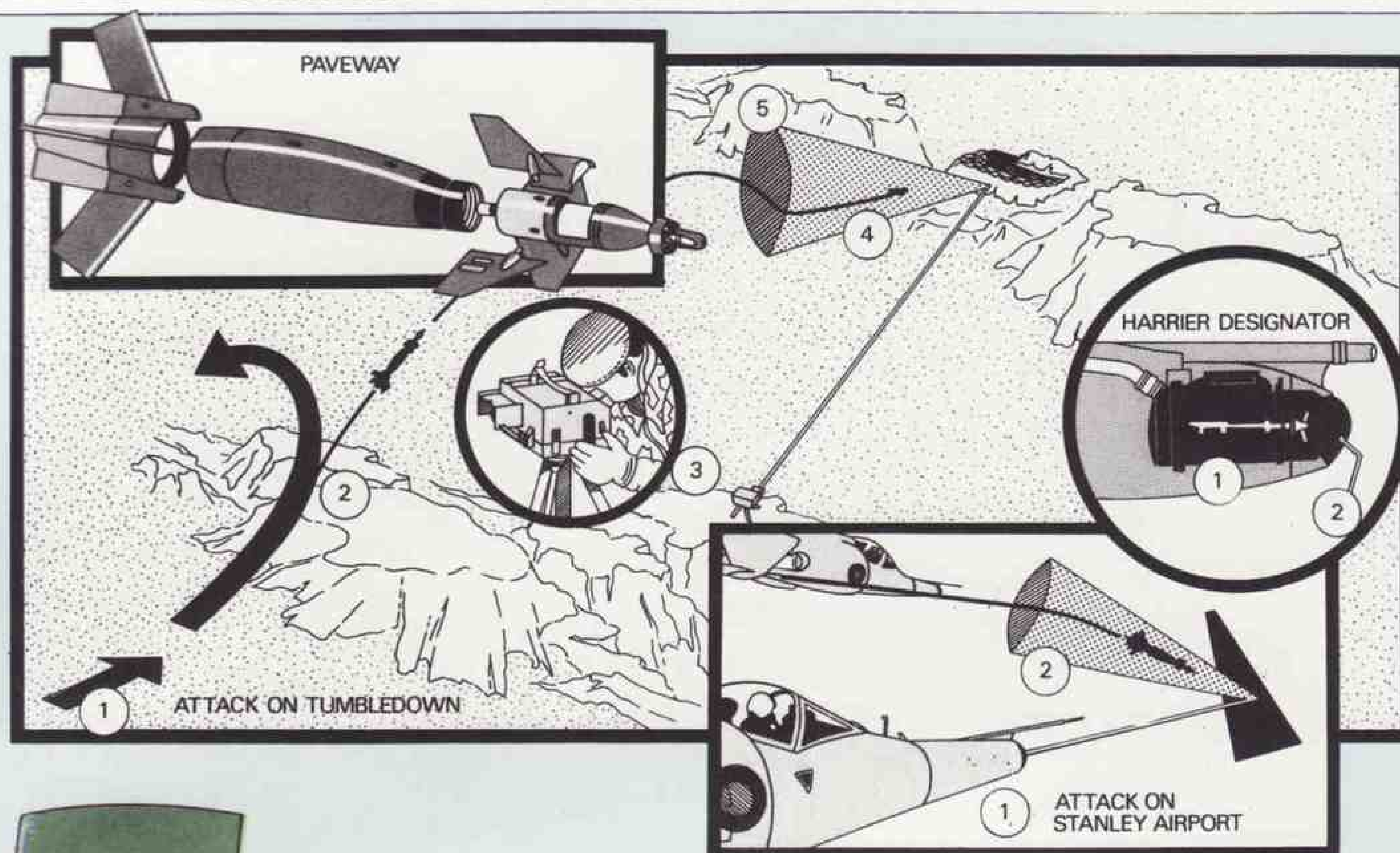
El ataque final nunca tuvo lugar. Los GR3 cargados de bombas se aproximaban en efecto a su objetivo cuando fue anunciado el cese del fuego.

Después del cese del fuego, los Harrier de la RAF abandonaron el *Hermes* para instalarse en el aeródromo de Puerto Argentino. La utilización de esta pista cubierta de armas, municiones y de minas abandonadas exigió una extrema prudencia. El área de utilización de los Harrier fue examinada con lupa y sus accesos fueron clausurados a causa de probables campos de minas.



# Sidewinder, Shrike y Paveway






**Ataque de Tumbledown**

*1 - Un Harrier se acerca a su objetivo desde el sudoeste a baja altitud y gran velocidad.*

*2 - El Harrier trepa a 30º y lanza una Paveway.*

*3 - Un proyector láser Ferranti ilumina el objetivo.*

*4 - Al llegar a los 450 m de altitud, la Paveway comienza a descender hacia la señal del láser y se dirige al objetivo.*

*5 - El cono del haz láser reflejado por el objetivo.*

**El proyector del Harrier**

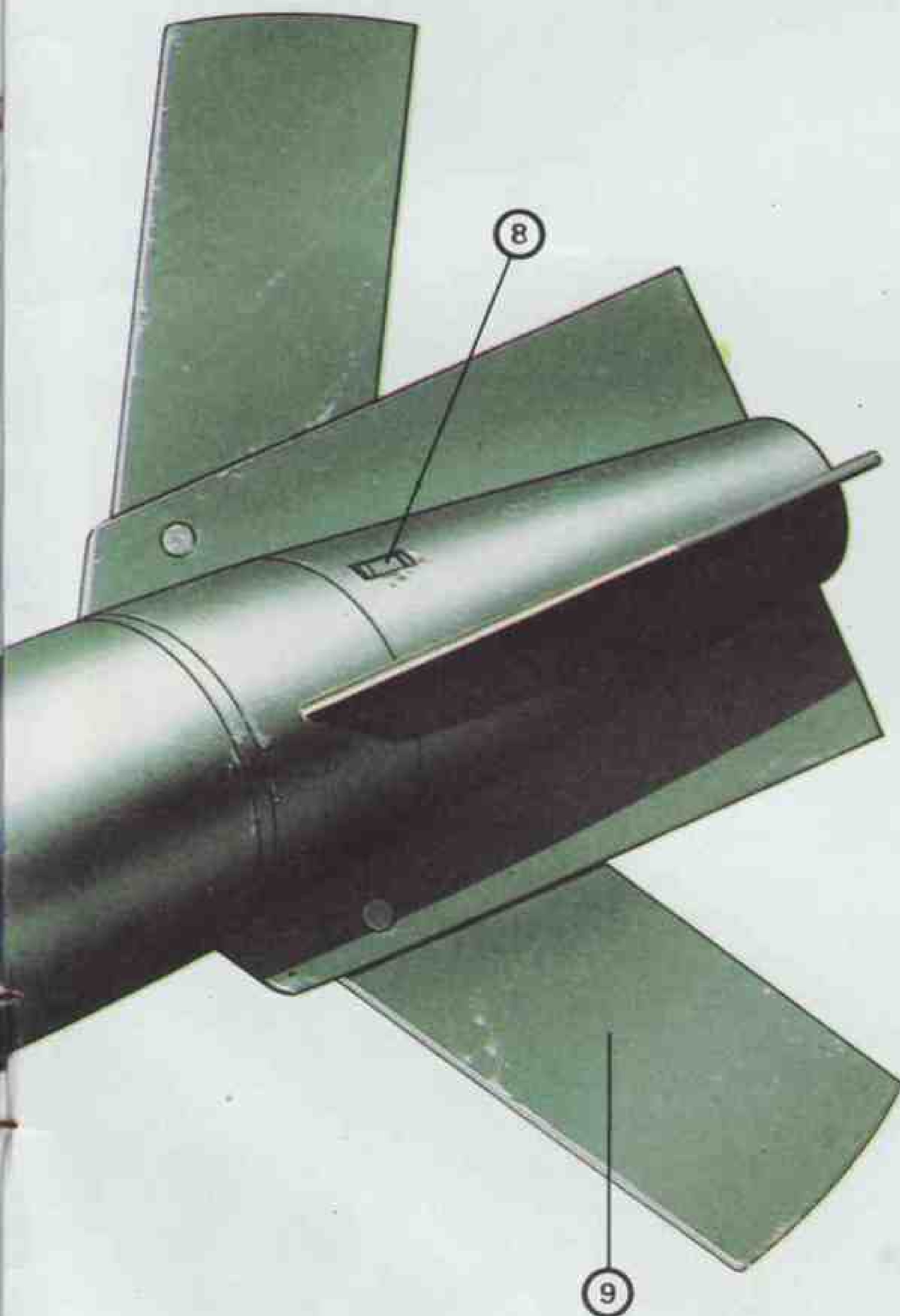
*1 - Dispositivo de búsqueda y emisión láser.*

*2 - "Párpado" de protección.*

**Ataque al aeródromo de Puerto Argentino**

*1 - El Harrier proyector ilumina la pista de Puerto Argentino.*

*2 - El Harrier lanza la bomba Paveway hacia el cono del láser.*



**Paveway**

*1 - Detector óptico de silicio.*

*2 - Detector de estabilización aerodinámica.*

*3 - Computadora y su cubierta.*

*4 - Zona de mando, generador de aire caliente, batería térmica.*

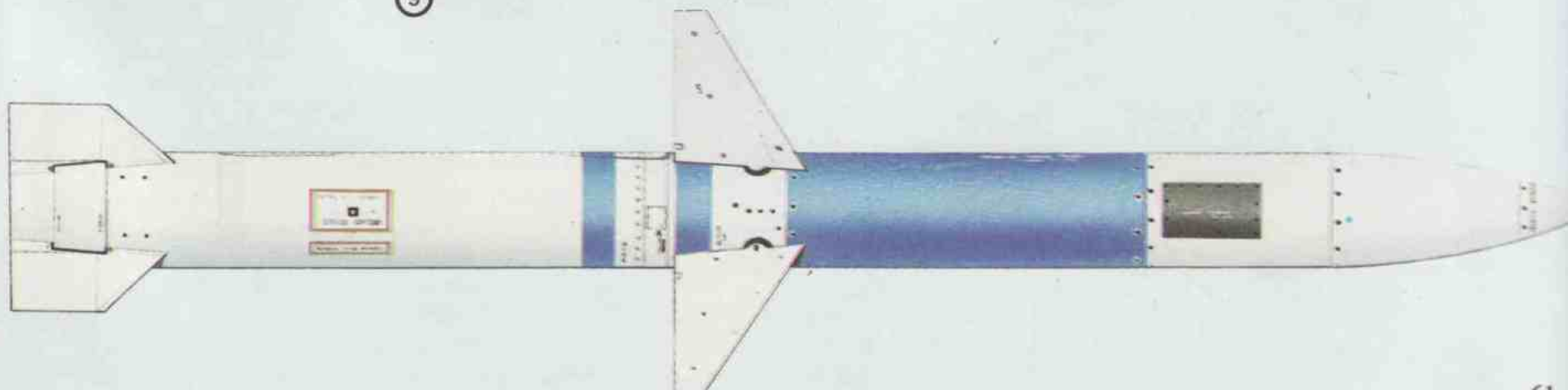
*5 - Aletas de dirección.*

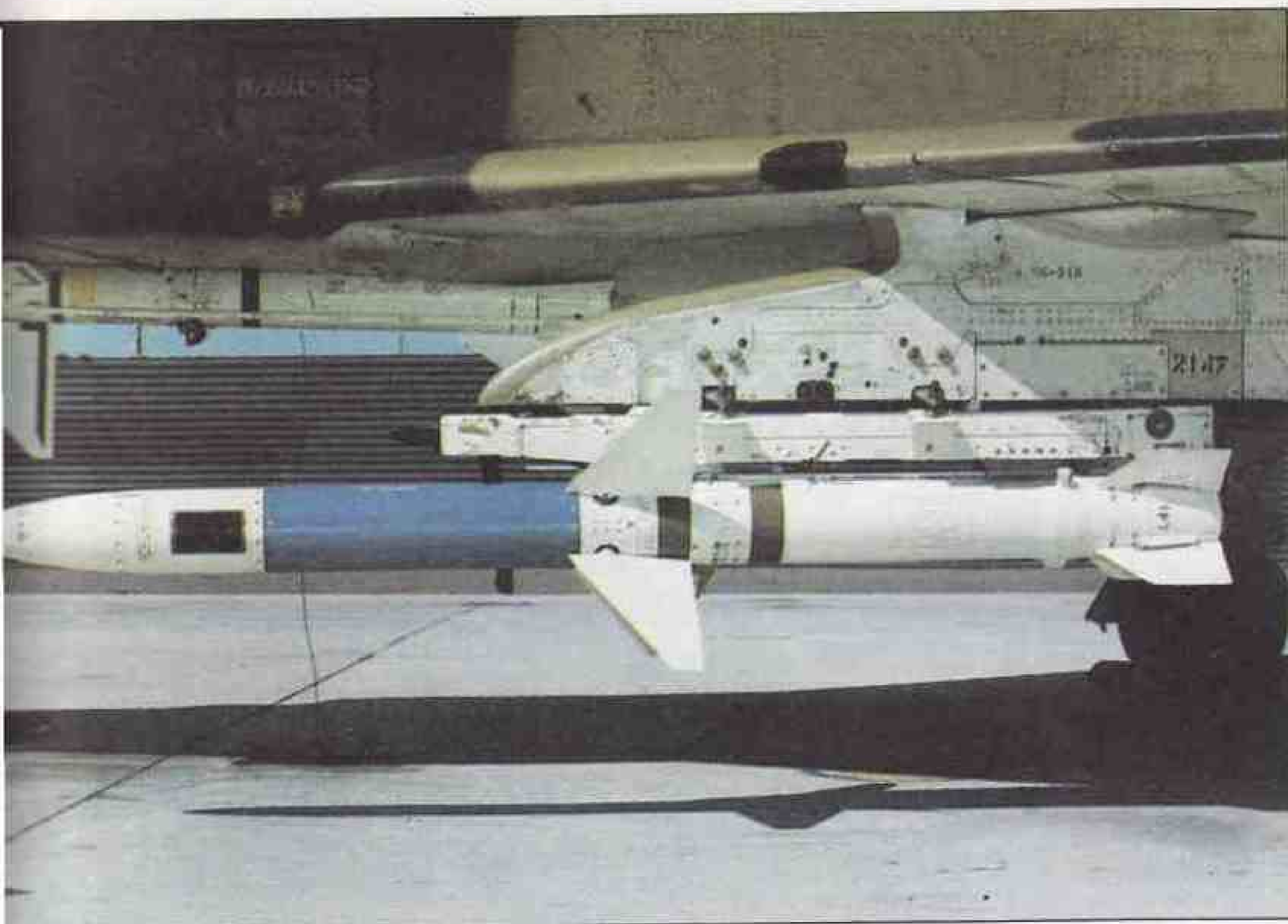
*6 - Detonador.*

*7 - Cabeza militar.*

*8 - Mecanismo de salida de las aletas.*

*9 - Aletas desplegadas.*



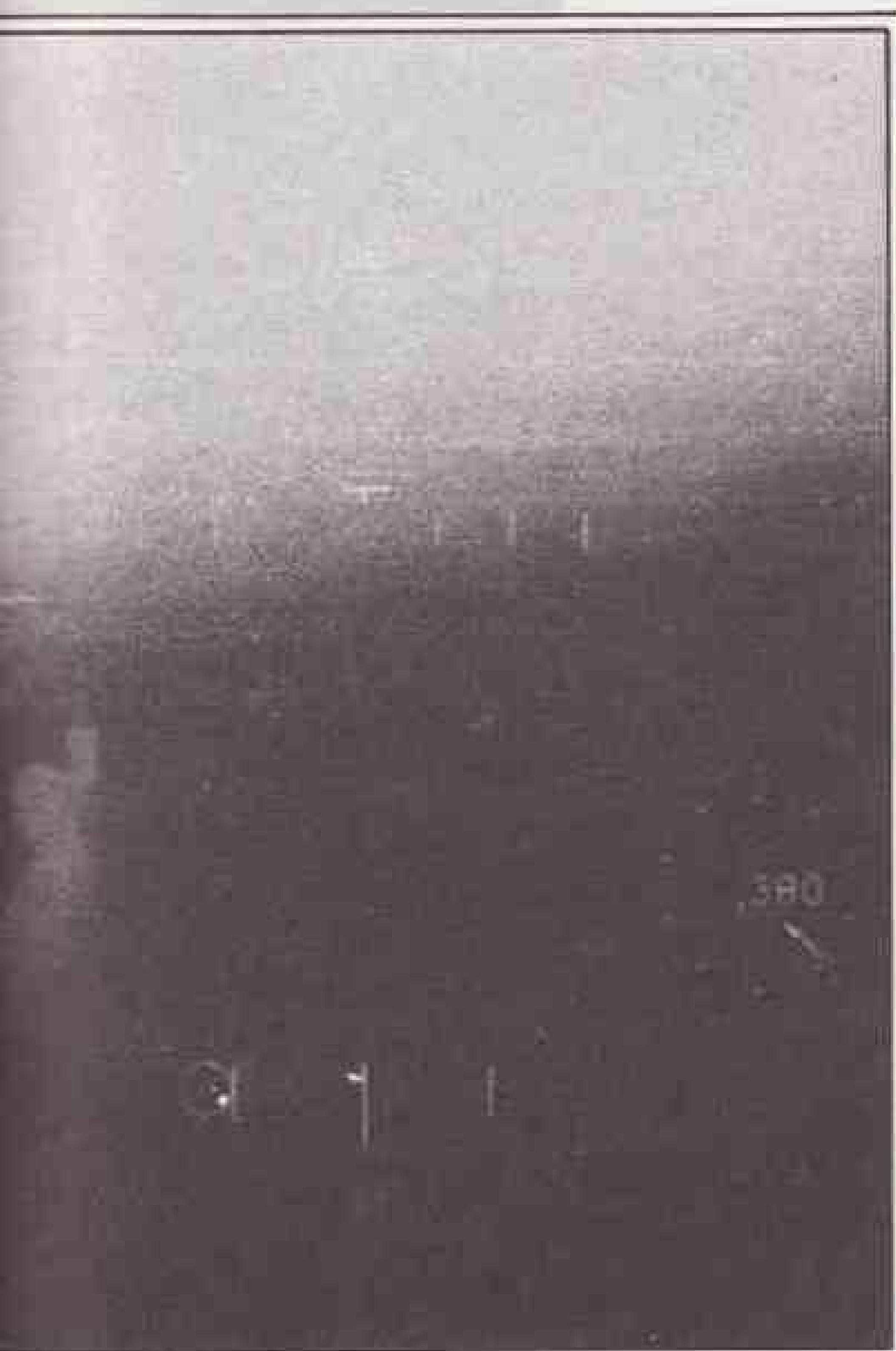


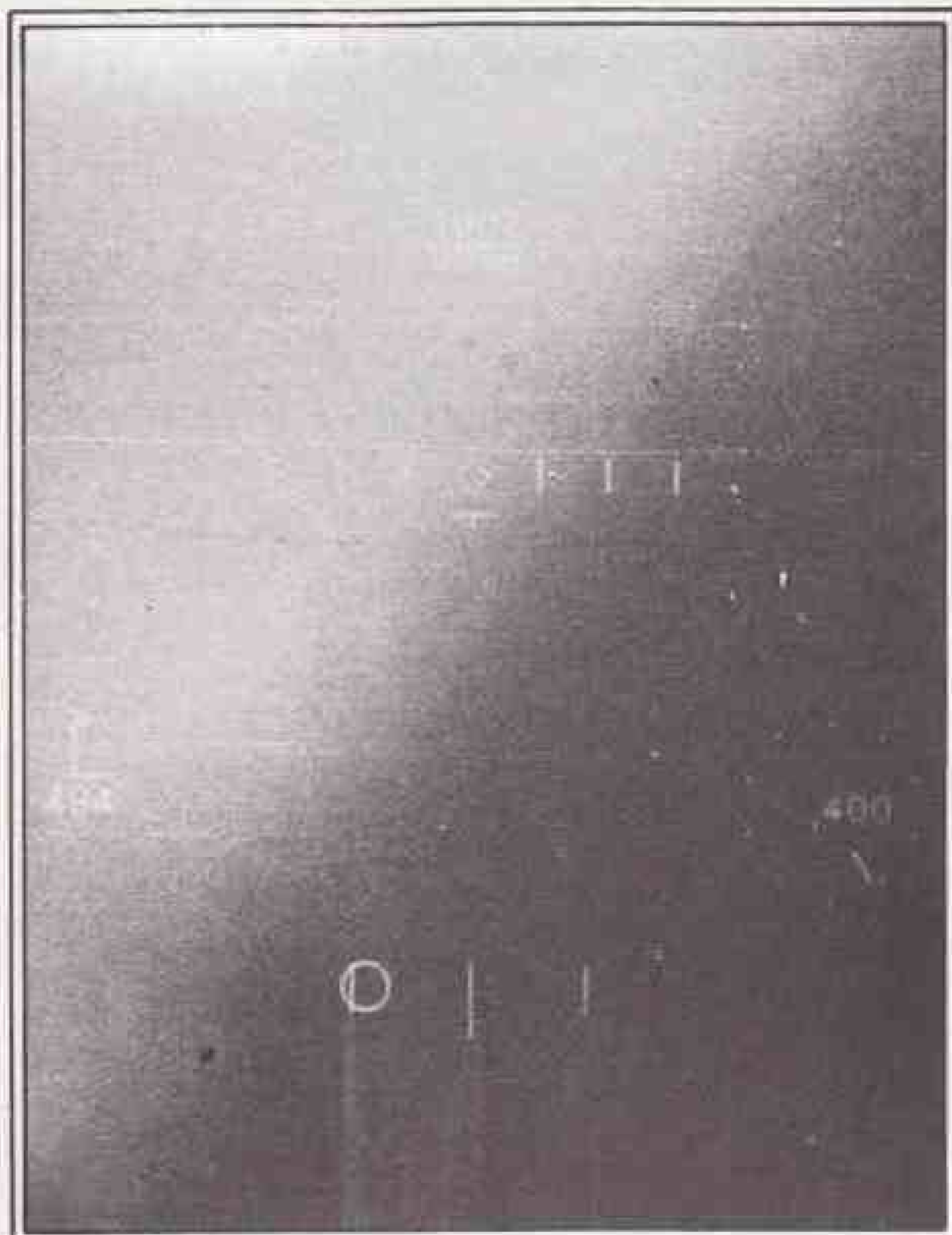
## El AIM9L Sidewinder, una ayuda norteamericana a la victoria inglesa

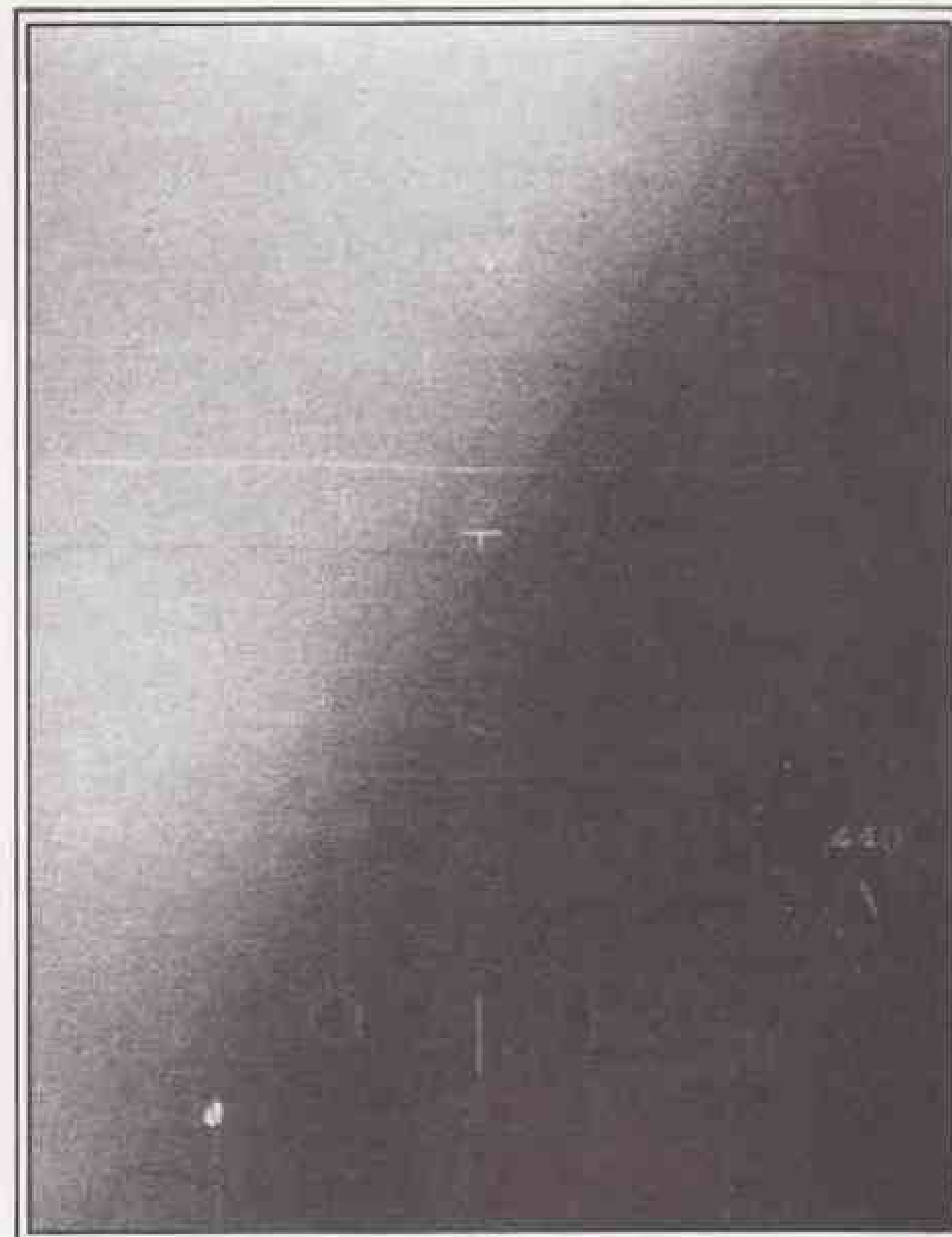
El misil estadounidense AIM9 Sidewinder es el ancestro de toda una generación de armas guiadas aire-aire.

La familia AIM9 abarca trece modelos diferentes, de los que tres, los AIM9B, 9C y 9L, fueron utilizados por las fuerzas británicas en las Malvinas. El AIM9B fue el primero en ser fabricado en serie por la firma alemana Bodenseewerk Gerätetechnik, para ser utilizados por los demás países de la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN). El modelo standard mide 2.80 metros de largo por 12,5 centímetros de diámetro y su envergadura es de 55,8 centímetros.

Su control de dirección se obtiene gracias a dos conjuntos de derivas, uno en la cola y el otro justo detrás de la nariz. Es gobernado por un sistema autoguiado de infrarrojo que lo dirige automáticamente hacia el calor que despide el escape del motor del objetivo. La propulsión está a cargo de un motor cohete Rocketdyne de propergol sólido cuyo empuje de 272 kg le brinda una velocidad máxima de mach 2 (el doble de la velocidad del sonido). Finalmente, el AIM9B está provisto de una carga destructora de 10,8 kg explosivos de gran potencia de fragmentación.











*Arriba (secuencia): El Sidewinder disparado por un Sea Harrier que alcanza a un Skyhawk.*
*Arriba: Un Nimrod armado con cuatro misiles Sidewinder bajo las alas.*
*Abajo: El AGM45 Shrike.*
*Abajo: La bomba de guiado láser Paveway, con su cabeza buscadora de luz láser adaptada a la ojiva. La bomba capta el haz del láser reflejado en el objetivo y lo sigue hasta hacer impacto.*

Entre las nuevas armas puestas en funcionamiento durante la guerra de las Malvinas, figura el AIM9L de la Royal Navy. El AIM9L, reconocible por sus aletas delanteras en forma de doble delta, es un arma mucho más eficaz que los modelos precedentes en servicio en la RAF. El secreto de su performance superior radica en el nuevo sistema de control y guiado AN/DSW29, cuya puesta a punto permitió ampliar considerablemente el campo de tiro.

Con el AIM9L, la sensibilidad del sistema de guiado es tal que el avión no tiene necesidad de colocarse tan estrictamente en el eje trasero de su objetivo para asegurar el impacto. El misil se hizo además más maniobrable gracias a la nueva concepción de sus mandos de dirección.

El empleo del AIM9L en Malvinas tuvo un cierto efecto de sorpresa, pues todos los misiles de este tipo que poseía el Reino Unido eran parte del stock de guerra de la OTAN, es decir que su empleo estaba en principio reservado para el caso de un conflicto que afectara a la OTAN. Pero los británicos pudieron hacer uso de este stock gracias a un reaprovisionamiento rápido y discreto por parte de los Estados Unidos.

Fue así que a espaldas de todos, particularmente de los argentinos, los Sea Harrier de la fuerza de intervención pudieron entrar en acción con el más reciente modelo de Sidewinder. De los 26 AIM9L disparados en combate durante toda la campaña, 25 funcionaron perfectamente y abatieron dieciséis aviones.

## El AGM45 Shrike

El misil aire-superficie AGM45 Shrike fue concebido para destruir los radares en tierra. Su desarrollo inicial fue realizado por la Marina norteamericana al comienzo de los años sesenta. Mide tres metros de largo y cuenta con cuatro estabilizadores alrededor de la cola, además de otras cuatro aletas de dirección en la parte central del fuselaje, donde su envergadura alcanza a 92 centímetros.

El cuerpo del misil tiene un diámetro de 20,3 centímetros y pesa en total 177 kg, de los cuales 68 kg corresponden a la carga explosiva de fragmentación. El Shrike es propulsado por un motor cohete de propergol sólido, modelo Mk39 Mod7 o Mk 53, que le confiere una velocidad cercana a mach 2 y un alcance del orden de 11 a 16 km. El corazón del Shrike es un receptor radar, sintonizado en la frecuencia de emisión del radar enemigo.

Su empleo en combate reveló un cierto número de puntos débiles. Por ejemplo, su sistema de guiado puede ser neutralizado si el radar atacado interrumpe su emisión, lo que deja al misil sin señal a la que dirigirse. Ocurre lo mismo si el radar recurre a rápidos cambios de frecuencia.

El AGM45 no figura normalmente en la panoplia de la RAF, pero fue adoptado a último momento cuando advirtieron que el misil franco-británico AS37 Martel no respondía a las condiciones de empleo previsibles durante la campaña.

## Una bomba guiada

La Paveway, desarrollada por Texas Instruments, no es en realidad un misil sino una bomba dirigida. Se compone de una parte central que contiene la carga explosiva y que es semejante a una bomba convencional de caída libre, a la cual se le adaptó una parte trasera con cuatro aletas desplegables y una ojiva delantera provista de cuatro aletas direccionales, que contiene además una computadora y una cabeza buscadora de láser.

Para su empleo operativo, el sistema Paveway necesita dos elementos distintos: el arma propiamente dicha y, por otra parte, un proyector láser. Este proyector puede estar situado en tierra o montado en otro avión. En uno y otro caso, su función es dirigir un haz de luz láser hacia el objetivo. Una vez lanzada por su portador, la Paveway se orienta por medio de su cabeza sensora hacia la luz láser reflejada por el objetivo. El arma se "engancha" entonces sobre esta fuente luminosa y la computadora da las órdenes necesarias para mantenerla en esa dirección.





# Royal Engineers




*El arma y el servicio de ingenieros son tan antiguos como el arte de la guerra, pero su verdadera promoción surge tras la invención de la pólvora para los cañones. En Inglaterra, el Board of Ordnance (Servicio de armas y municiones) data de principios del siglo XV. Dirigido por un "master-general", fue durante mucho tiempo el único elemento permanente de toda la organización militar. El Board abastecía de piezas de artillería y municiones a los buques de guerra y a los cuerpos expedicionarios.*

*Durante siglos el sistema permaneció inalterado hasta 1716, año que marcó una primera distinción entre la artillería y los ingenieros, cuando fue creado un cuerpo de oficiales del cuerpo de ingenieros (promovido a la categoría "royal", es decir, real, en 1787). En 1772 se creó en Gibraltar una compañía de soldados artificieros, cuya importancia no cesó de crecer en el transcurso de las guerras napoleónicas. En 1813 se cambió su denominación por la de Royal Sappers and Miners Corps (Cuerpo de Zapadores y mineros).*




*Tras el desastre logístico que fue para Inglaterra la campaña de Crimea, el master-general perdió toda autoridad sobre el arma de zapadores y sobre la artillería, y el Corps of Royal Engineers (Cuerpo de Ingenieros Reales) vio la luz, con sus oficiales y sus hombres reclutados del seno de las mismas unidades.*

*El año 1914 marcó el inicio de la especialización en el seno del cuerpo, como consecuencia del progreso en la tecnología militar. La primera unidad de trasmisiones había sido creada en 1870 y en 1883 fue el primer destacamento aeronáutico, que iba a convertirse en 1911 en el batallón del aire del Royal Engineers y que después serviría de base en 1912 para la creación del Royal Flying Corps (Cuerpo Volante), el ancestro de la Royal Air Force (RAF, Real Fuerza Aérea). El Royal Corps of Signals (Cuerpo de Comunicaciones) no fue creado hasta 1920.*

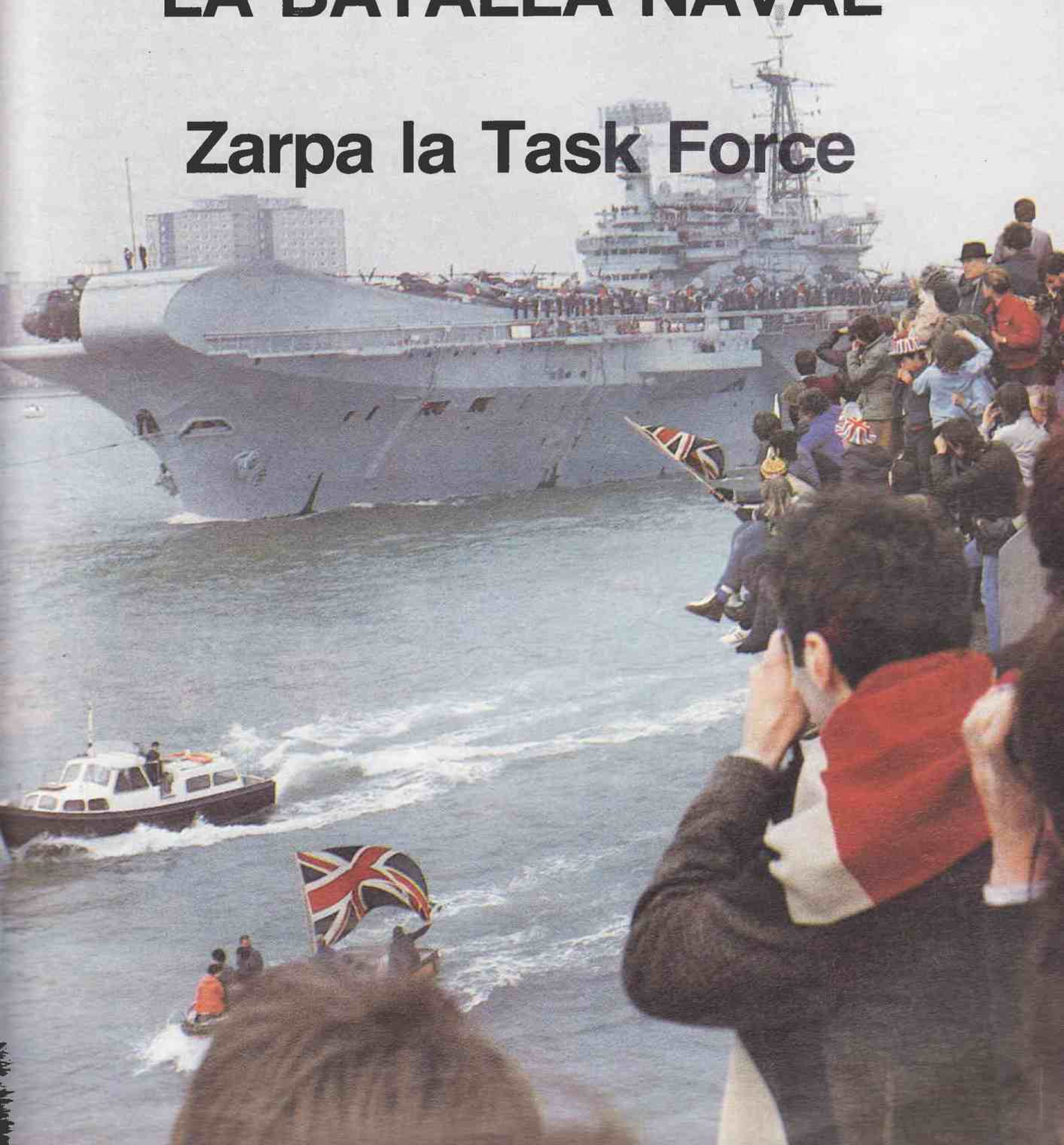
*El arma y el servicio de ingenieros engloban en nuestros días un gran número de especialidades, con su homólogo Royal Electric and Mechanical Engineers (REME, Ingenieros eléctricos y mecánicos), creado en 1943, son responsables del manejo de un equipamiento muy sofisticado. El Ejército Británico del Rhin (BAOR, British Army of the Rhin) dispone para su misión de cuatro regimientos de ingenieros, cada uno afectado a una división blindada. Los ingenieros a nivel de división operan en estrecha unión con los blindados tanto en el ataque como en la defensa. El BAOR dispone además de un regimiento de vehículos blindados de ingenieros, especializado en minado/desminado, y de un regimiento de ingenieros anfibios.*

*Actualmente en Gran Bretaña existen cuatro regimientos de ingenieros en campaña y seis regimientos territoriales, además de un cierto número de formaciones de desminado, de reparación de aeródromos y un escuadrón de comandos.*

*Además, los zapadores construyeron dos puentes, instalaron una pista de vuelo para los Harrier, construyeron un depósito de combustible capaz de suministrar 180.000 litros por día, y despachaban diariamente dos toneladas de correo y un millar de paquetes postales. En su imprenta se confeccionaron 750.000 mapas.*

# LA BATALLA NAVAL

## Zarpa la Task Force



Al lado: *Todos los permisos suprimidos, los hombres del comando 45 se encontraban en Arbroath, en Escocia, cuando llegó la orden de emprender rápidamente camino hacia el Sur.*

Debajo: *El submarino de caza* Superb.

*Abajo a la izquierda:* El Sheffield.

Abajo a la derecha: *El* Plymouth, *que no iba a tardar en liberar a la Georgia del Sur.*








Cuando en Gran Bretaña se tomó la decisión de organizar una fuerza de intervención, en la tarde del 31 de marzo, el almirante de la flota, sir Terence Lewin, se encontraba de visita oficial en Nueva Zelanda. Aproximadamente la mitad de los efectivos de la Marina Real y de los Infantes de Marina estaba con permiso —por Pascua— o esperaba ansiosamente que le llegara su turno. El almirante sir John Fieldhouse, comandante en jefe de la flota, acababa de llegar de Gibraltar y de las maniobras "Spring Train", de la OTAN.

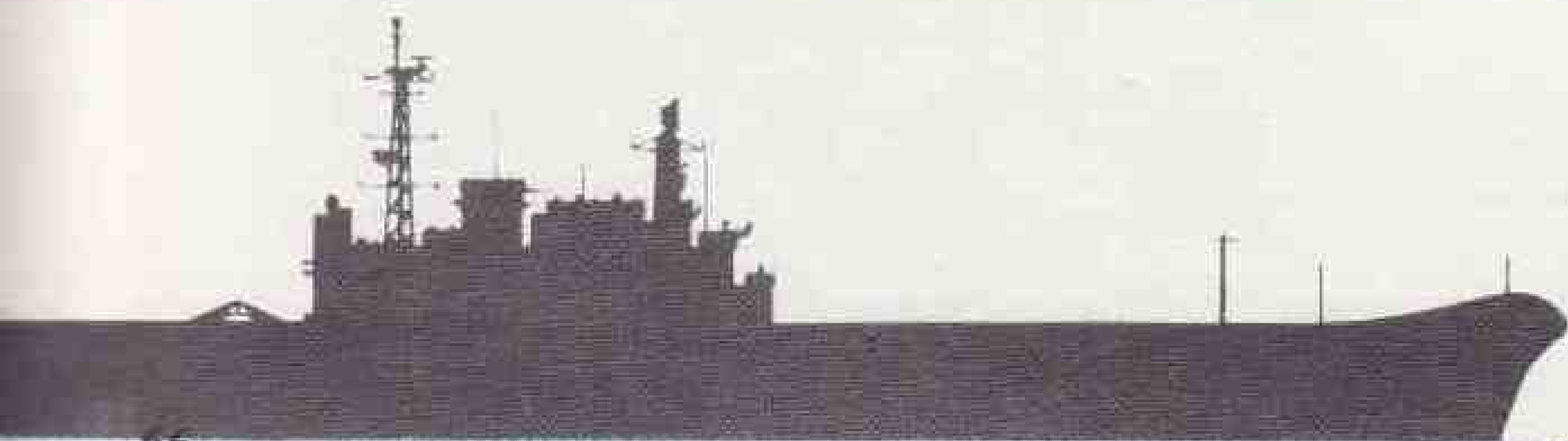
De hecho, ningún signo de cualquier actividad naval fuera de rutina se pudo detectar antes del 29 de marzo, cuando la primera ministra y el secretario de Defensa decidieron enviar un submarino nuclear al Atlántico Sur. Ese mismo día, el comodoro Sam Dunlop informaba en Gibraltar a la tripulación del buque almirante de la Flota Real de Reserva, el *Fort Austin*, que cambiaba de rumbo hacia las Malvinas para reabastecer al patrullero de mares fríos *Endurances*. El barco de abastecimientos, de 23.600 toneladas, aseguraba normalmente el aprovisionamiento de siete fragatas y destructores, los cuales, por entera casualidad, se encontraban en pleno desarrollo de los ejercicios "Spring Train". A título de precaución adicional, también se puso a esas unidades en pie de alerta. Mientras tanto, en Inglaterra, el obsoleto portaviones *Hermes*, se hallaba en Portsmouth en espera para ser sometido a reparaciones de fondo, en tanto que el *Invincible*, más reciente, acababa de llegar, justamente, de ejercicios de combate en el Artico a la altura de las costas noruegas.

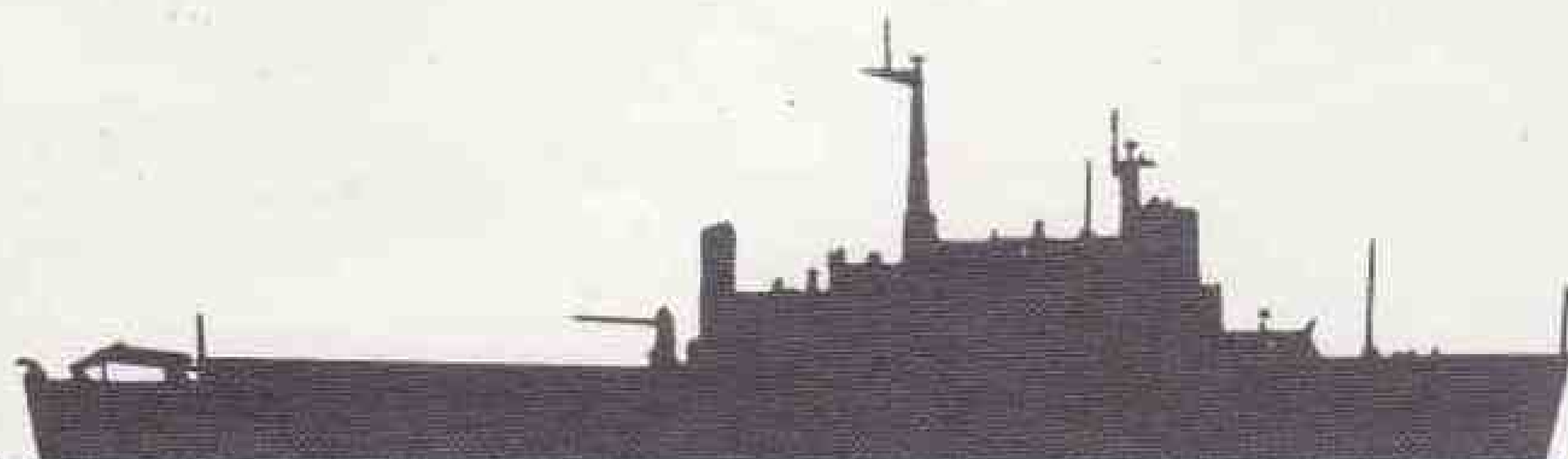
## Puesta en alerta

El almirante sir Henry Leach, Primer Lord del Mar, participó en la crucial reunión que se mantuvo, durante cinco horas, el 31 de marzo, en el despacho reservado al primer ministro en la Cámara de los Comunes. Dio la seguridad de que los grandes buques podrían zarpar el 5 de abril, con la marea de la mañana. En el curso de la mism reunión se tomó la decisión de requisar el paquebote *Canberra*, como principal transporte de tropas.

Fue al día siguiente, 1° de abril, por la tarde, que el Gabinete autorizó recién la inmediata puesta en alerta de las tropas. El brigadier Julian Thompson, que man-







daba la 3ª brigada de comandos, había pasado la mayor parte del día en su Cuartel General de Plymouth, en un ambiente de órdenes, contraórdenes y desorden. La decisión le llegó el 3 de abril a las 3 horas 15 minutos de la mañana, todavía cinco horas antes del desembarco de los argentinos. Llamado al teléfono por el mayor general Jeremy Moore, él oyó decir: "Nuestros hombres, allá en el Sur, usted sabe, van a ser atacados". Cuarenta y cinco minutos más tarde la base de las unidades de desembarco de la Real Infantería de Marina, en Poole, estaba en estado de alerta. Thompson comenzó por llamar de vuelta de Dinamarca a sus oficiales, que participaban allí de la preparación de ejercicios de la OTAN.

El teniente coronel Nicholas Vaux, que mandaba el 42º Comando, comenzó la difícil tarea de reagrupar a sus hombres con premiso. Tenía a 25 de ellos fuera del país.

En el Cuartel General del comandante de la flota, en Londres, el almirante Moore se reservó otras dos unidades entre las más inmediatamente operacionales, los batallones 2º y 3º del Regimiento de Paracaidistas, ambos estacionados en Aldershot.

De las tres armas, la Real Fuerza Aérea (RAF), fue la más rápida en reaccionar. En la tarde del 1º de abril, siete aviones de transporte "Hércules" despegaron de la base Lyneham, en Wiltshire, con destino a Gibraltar y la isla de la Ascensión, cargados con abastecimientos para la Marina Real y llevando algo más vital aún, controladores de tráfico aéreo y todo el equipo necesario para transformar el aeródromo de Wideawake, en Ascención, en una base de escala operacional permanente para la Fuerza de Tareas.

Veinticuatro horas más tarde, con cara de circunstancias, los ministros Nott y Carrington informaban oficialmente a la población acerca de la movilización de un cuerpo expedicionario, y el Gabinete daba la luz verde para que la partida se efectuara el lunes 5 por la mañana.

En los puertos el clima se hizo febril rápidamente. En los cuatro primeros días, 3.000 camiones cargados con abastecimientos militares descendieron de Hampshire hacia Portsmouth y Southampton, mientras que en la RFA, los suministros para la OTAN eran saqueados para esa emergencia fuera de la zona de la Alianza Atlántica.











Enima: *El* Coventry, *destructor del tipo 42 armado con misiles Sea Dart. Estos no bastaron para protegerle: fue hundido por aparatos de la Fuerza Aérea Argentina, el ejército del Aire argentino.*

Al lado: *El destructor del Tipo 82* Bristol *espera la orden de zarpar.*

Abajo a la izquierda: *El* Antrim, *uno de los dos destructores de la clase* Count *reclutados por la Task Force, será tocado muy gravemente por las bombas de Mirage argentinos.*

Abajo a la derecha: *La* Antelope, *fragata del Tipo 21, hundida el 23 de mayo.*



## Un precioso documento

En un campo, al menos, existían reglas establecidas: el de la requisa de navíos mercantes. Un decreto promulgado con todo el ceremonial habitual en el castillo de Windsor, el domingo 4 de abril, bajo la firma de Nott, Pym y el ministro de Comercio John Biffen, dio fuerza de ley al retiro de navíos mercantes de sus actividades comerciales. Era la primera "movilización" de buques comerciales desde 1945. El ajuste a las normas exigidas por la Marina implicaba modificaciones tales como la instalación de plataformas para helicópteros, medios de comunicación reforzados y armamento defensivo.

La maniobra de salida de la Fuerza de Tareas con sus portaviones, el lunes 5 de abril, iba a dejar una marca indeleble en la conciencia nacional. También espectacular fue la partida de Portsmouth, el marte 6, del *Fearless*, buque para asaltos anfibios, seguido por sus ocho embarcaciones de desembarco. Poco después de las 17 horas, cuando el *Fearless* ya había avanzado considerable trecho en el Canal de la Mancha, un helicóptero depositó en él al brigadier Thompson y al comodoro Michael Clapp, director de Operaciones Anfibias, acompañado por su Estado Mayor. El mayor Ewen Southby-Tailyour, que acababa de ser asignado al gabinete de Thompson, llevaba en su portafolios un documento de valor inestimable. Un informe de 126 páginas sobre el trazado hidrográfico de los 16.000 kilómetros de costas del archipiélago de las Malvinas, efectuado en 1978.

Del Plymouth Sound zarpaban, al mismo tiempo, los navíos de apoyo logístico de desembarco *Sir Galahad* y *Sir Geraint*, cargados con cañones de 105 mm, camiones y artefactos del Cuerpo de Ingenieros. El *Sir Tristram* se les uniría poco después, en viaje desde el Canadá. La fragata *Antelope* partió de Devonport para escoltarlos, mientras que las fragatas *Arrow* y *Plymouth* se reunían con los portaviones de la escuadra.

A la cabeza de la flota navegaba el destructor misilístico *Glamorgan* de la clase *County*, que enarbolaba la insignia del contralmirante John Woodward, el sumamente joven comandante designado de la Fuerza de Tareas.

## SAS y SBS levantan vuelo

En los cuarteles Bickleigh Barracks, en Plymouth, el teniente coronel Vaux había terminado, el 8 de abril, de reagrupar a los hombres del 42º Comando. La unidad fue revistada por el mayor general Moore, después de que Vaux diera la orden histórica previa al comienzo del desfile: "¡Dirección al Atlántico Sur; batallón, en marcha!".

De hecho, los comandos se dirigieron hacia Southampton y el paquebote *Canberra*. No todos, sin embargo, pues una compañía había sido eximida de la revista y consignada al gimnasio de la base: los 110 hombres del mayor Guy Sheridan habían sido elegidos para una operación especial, la reconquista de las



Georgias del Sur. Al día siguiente emprendieron vuelo hacia la isla de la Ascensión, junto con 70 hombres del SAS y del SBS.

El destructor *HMS Antrim*, flanqueado por el buque de reabastecimiento de la flota de reserva *Tidespring* (uno de sus gemelos iba a ser literalmente secuestrado a media travesía del convoy de suministros para la marina chilena del que formaba parte), había llegado ya a Ascensión para reunirse con el *HMS Endurance*. Su misión consistía en embarcar fuerzas especiales destinadas a las Georgias del Sur.

A cerca de 6.500 kilómetros de allí, los Sea Harrier del *Invincible* disparaban por primera vez sus cohetes de 2 pulgadas, y Su Alteza Real, el príncipe Andrew —alférez de navío— lanzaba una carga de profundidad a una milla de su buque. La Fuerza de Tareas estaba en camino.

A principios del asunto Malvinas el *Canberra*, orgullo de la Peninsular & Oriental Steam Navegation Company (P & O), acababa de dejar Nápoles, última escala de un crucero alrededor del mundo. A pesar de sus 21 años, el paquebote todavía era majestuoso. Era el "Número 2" de la marina mercante británica, con sus 44.800 toneladas brutas de desplazamiento. Durante la semana que siguió a la invasión de las Malvinas iba a sufrir algunas transformaciones.

El viernes 9 de abril a las 20 horas el *Canberra* largaba amarras en el amarradero 105 el Dique 8-Oeste, de Southampton y, 13 minutos más tarde, surcaba las aguas del Solent por sus propias medios. Sólo que sus pasajes habituales del *jet set* habían cedido el sitio a los hombres de los comandos 40° y 42° y del 3° batallón del Regimiento de Paracaidistas los cuales, con elementos de apoyo provenientes de varias otras unidades, se habían embarcado la víspera, jueves, 8.

En su maniobra de zarpada, el *Canberra* fue saludado por la banda del 2° batallón del Regimiento de Paracaidistas. Gran cantidad de espectadores se había congregado aguas abajo, en Southampton Water; hubo ovaciones, conciertos de bocinas y señales de faros de los coches, para retribuir la cortesía, el capitán Scott-Mason, el *Canberra*, hizo sonar la sirena del paquebote. Delante, estaban el océano y la perspectiva de una larga travesía (a 24 nudos de velocidad).

## Plataforma para helicóptero

"Un desorden muy metódico" sería la expresión más apropiada para revelar el ambiente creado por la transformación, en 7 días, de un paquebote en un transporte de tropas. El *Canberra* fue el primero de los barcos requisados en ser dotado de una cubierta de vuelo. Ningún plan de contingencia lo había previsto en tiempo de paz y la concepción del trabajo fue estudiada *in situ* y con el empleo de los materiales que se tenían a mano. En el caso de Southampton eran planchas de revestimiento de media pulgada (12,7 mm) de espesor y de largos tirantes perfil T, ambos de acero dulce. El gran problema para el *Canberra*, que lo sería también para los demás paquebotes, el *Uganda* y el *Queen Elizabeth II*, de la Cunard, eran sus superestructuras, esencialmente de aluminio. El empleo de ese material en las cabinas permite un volumen de habitabilidad máximo al precio de una gravitación mínima en el peso de las superestructuras, pero ese tipo de buques se prestaba mal para la instalación de una plataforma para helicópteros, que bien puede pesar de 70 a 90 toneladas.

Por suerte, el *Canberra* ofrecía un excelente emplazamiento para instalar una cubierta de vuelo. La cubierta de paseo, entre la pasarela y las chimeneas, presentaba una superficie amplia y desprovista de cualquier clase de obstáculos. Además, incluía una piscina de una resistencia calculada para contener entre 70 y 100 toneladas de agua. Después de desplazar algunos mástiles de antenas y de la colocación de puntales y vigas en la piscina (y por supuesto de haberla vaciado), la colocación de la plataforma de 70 tonelada se efectuó sin dificultad. Al menos, en comparación con la segunda plataforma, que se instaló para helicópteros.

Incluso, se encontró para la piscina vacía una suerte de actividad recreativa: los infantes de marina tuvieron la idea de tender unas cuerdas bajo las vigas para improvisar allí una especie de terrenos de juegos.

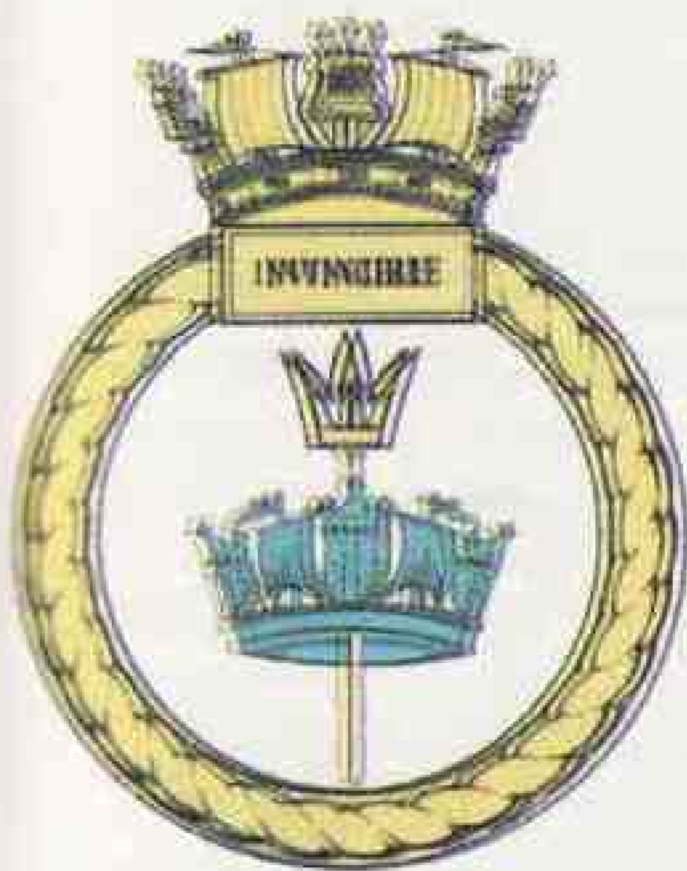
Así, los trabajos de readaptación del *Canberra* se efectuaron el miércoles, el Jueves y el Viernes Santos. Y cuando el ex paquebote se deslizó hacia el Solent, mientras que amigos y parientes agitaban sus pañuelos o se enjugaban las lágrimas, quedaba todavía mucho por hacer a bordo. Unos 26 hombres de los astilleros Vospers debieron permanecer allí para concluir los trabajos en las cubiertas de vuelo.

*DEBAJO: El* Canberra*; el navío no solamente tenía necesidad de plataformas para helicópteros. Hubo que transformar sus depósitos de lastre en cisternas para agua dulce porque la capacidad de las existentes a bordo era bajo todo punto de vista insuficiente para la travesía prevista. A estribor, algunos trabajos de plomería pusieron el barco en capacidad de conectar las mangas de transferencia de un buque de reaprovisionamiento. Además, aunque el paquebote estaba bien dotado de medios de transmisión, se instaló en él un gran equipo suplementario para permitirle atender la enorme cantidad de mensajes a que están acostumbrados los militares, especialmente emisores-receptores VHF y UHF y la bajada de un satélite de la Marina (MARISAT).*





# El gong de la guerra salvó al portaaviones *Invincible*




Encima: *El blasón del* Invincible.
Debajo: *Trabado en sus movimientos, por 1.500 toneladas de cadenas suspendidas en sus flancos, que le frenan en su carrera sobre el varadero de botadura, el* Invincible *deja los Astilleros Navales de Vickers, en Barrow-in-Furness.*
Abajo: *El* Invincible *en plena fase de modernización. El "trampolín" inventado en 1973 por Douglas Taylor y puesto a punto por la RAF de Bedford no está montado todavía.*





El *Invincible* zarpó majestuosamente de Port William, la rada de Port Stanley, en las islas Malvinas, que los ingleses llaman Falkland Islands. Iba al encuentro de una escuadra alemana al mando del almirante conde Gustav von Spee. Era el 8 de diciembre de 1914 y el *Invincible* era el quinto buque de ese nombre comisionado en la Marina Real. Su artillería gruesa y la de su gemelo *Inflexible*, juntamente con la de los demás buques integrantes de una flota apresuradamente formada, destruyeron a la fuerza naval alemana, con excepción de un solo navío. Poco después de ese hecho de armas, el *Invincible* volvía a reunirse, en aguas británicas, con la Flota Metropolitana (Home Fleet), de la que había sido destacado a toda prisa para rechazar la amenaza alemana contra las Malvinas.

## 5 Sea Harrier y 9 Sea King

Unos 65 años después, otro *HMS Invincible*, el sexto de ese nombre, se trababa en combate en las inmediaciones de Port Stanley, con su armamento principal, los Harrier. Incidentalmente, el buque estaba a punto de dejar el servicio en la Marina Real, pues el gobierno de Su Majestad había decidido cederlo a Australia. "In extremis", el *Invincible* fue recuperado para incorporarse a una fuerza naval reunida a toda prisa. Esta vez se trataba de recobrar el archipiélago de las Malvinas. Pero no solamente su nombre, simplemente, liga al *Invincible* actual a toda una gran tradición de navíos de combate, sino también a toda una clase de portaviones de concepción revolucionaria, clase a la que también pertenecen los *HMS Illustrious* y *Ark Royal*. Las características esenciales, en ese concepto: una cubierta de vuelo corrida a todo lo largo del buque y terminada en un "trampolín de ski", a proa, y unos ascensores de nuevo tipo que permiten la carga de aeronave en tres lugares.

La cubierta de vuelo del *Invincible* mide 167 metros de largo por 12,80 metros de ancho. Se deriva del concepto inicial de cubierta de vuelo en la popa de un casco de crucero (after deck). Esa plataforma debía ser utilizable por los Harrier para despegue y aterrizaje vertical y así se experimentó en el crucero *HMS Blake*.

Pero fue pronto evidente que con una cubierta de vuelo que corriera a todo lo largo del casco (through deck), la capacidad de portación de armamento y de carburante de los Harrier podía ser grandemente mejorada, y que la instalación de una especie de trampolín de ski, con una rampa del orden de los 7 grados en su extremo delantero acrecentaría la fuerta de sustentación del Harrier en los despegues cortos. La fórmula "through deck" acordaría, además mayor volumen útil para el hangar interno y mayores facilidades para el remolque, mantenimiento y reparación de aeronaves.

El desplazamiento del *Invincible* es, oficialmente, de 16.000 toneladas (19.000 a plena carga), su eslora de 172 metros y su manga de 26,67 metros. Es propulsado por cuatro turbinas a gas Olympus TM3B Marine, de Rolls Royce. Según el Anuario *Jane's Fighting Ships*, su potencia sobre dos ejes motrices es de 12.000 HP, lo que acuerda una velocidad máxima de 28 nudos. Su autonomía es del orden de los 8.000 kilómetros a un régimen de 18 nudos, sin reabastecimiento. Se ha afirmado que el *Invincible* es el más grande buque de guerra del mundo propulsado por turbinas a gas, y que posee las hélices más grandes jamás montadas en un barco de la Marina Real. Lo abastecen de energía eléctrica ocho grupos diésel RP-200M, de 1,75 MW cada uno.

El armamento defensivo del *Invincible* consiste en una rampa doble de lanzamiento de misiles "Sea Dart", pero desde la guerra de las Malvinas ha sido reforzado por armas para la defensa a corta distancia, como el complejo de cañones Vulcan-Phalanx. Su dotación inicial comprendía 5 Sea Harrier y 9 helicópteros Sea King, suministrados por los escuadrones 801 y 820 del Arma Aérea de la Flota. Con ocasión de la campaña de las Malvinas esa dotación fue aumentada a 8 Sea Harrier de los escuadrones 801 y 899, y 15 Sea King, incluidos los del escuadrón 820. En mayo de 1982, el conjunto de aeronaves efectuó un total de 1.590 horas de vuelo.

Además del potencial antisubmarino (ASM) representado por los Sea King, el *Invincible* está dotado con un sonar Graseby Tipo 184 montado en el casco. Su equipo de detección comprende un radar de vigilancia Tipo 1022, un radar de búsqueda Tipo 992-R, dos radares de navegación Tipo 2016 y un radar de control de disparos Tipo 909. La dotación consta de 107 oficiales, 114 suboficiales de mar y 560 marineros. Estas cifras comprenden los efectivos del servicio de operaciones aéreas —10 oficiales y 72 marineros— y de los escuadrones embarcados —54 oficiales y 218 hombres—.


## El fin de los portaviones británicos

Por muchas razones, el *Invincible* no debía haber visto jamás la luz del día. En 1966 el gobierno laborista anuló el programa de lanzamiento de tres nuevos portaviones aprobado en 1962 y anunció la desaparición, por extinción, de todos los aviones de alas fijas de la Marina Real. Había adoptado la teoría de la Real

Fuerza Aérea (RAF), según la cual todo el poderío aéreo necesario para futuras operaciones marítimas podría ser suministrado por la aviación con base en tierra. Para eventuales operaciones fuera de la zona de responsabilidad de la OTAN, la estrategia de las bases aéreas insulares fue presentada como solución de alternativa al concepto de la fuerza móvil de portaviones. Desde 1962, el Estado Mayor del Aire había sugerido, sin embargo, el comienzo de la construcción de buques de unas 18.000 toneladas para el empleo de helicópteros y de aviones de despegue vertical, que en esa época no habían dejado todavía el tablero de dibujo. Esas mismas unidades podrían transportar a los comandos de la Marina Real, lo que las incorporaba al concepto de buque base de comandos que al Almirantazgo había desarrollado desde el asunto de Suez.

Incluso si en 1966 la expresión "portaviones" estaba caduca, no todas las esperanzas de la Marina, de conservar un cierto grado de poderío aéreo habían muerto hasta la aparición del Libro Blanco sobre la Defensa, en 1966, que hacía alusión a la prosecución del equipamiento de cruceros de la clase *Tiger*, para el empleo de helicópteros. En la misma época se proseguían en la cubierta de vuelo del portaviones ligero *Bulwark*, las pruebas del nuevo avión "Short-Vertical-Take Off-Landing" (SVTOL), el P-1127.

Durante los debates de 1967 en el Parlamento, se sugirió la construcción de un buque base de Harriers a partir del casco de un gran barco de abastecimientos y, desde 1969, se trabajaba para poner a punto "una nueva clase de cruceros". La denominación oficial de la época era *"Through deck cruiser"* (crucero de cubierta de vuelo de eslora total), para evitar tener que



*El* Invincible *hizo un difícil viaje hacia las Malvinas. Una de sus turbinas se averió. Su velocidad fue reducida a la mitad hasta que la turbina fue reemplazada en pleno Atlántico.*

## El despliegue de un Harrier, del trampolín del Invincible

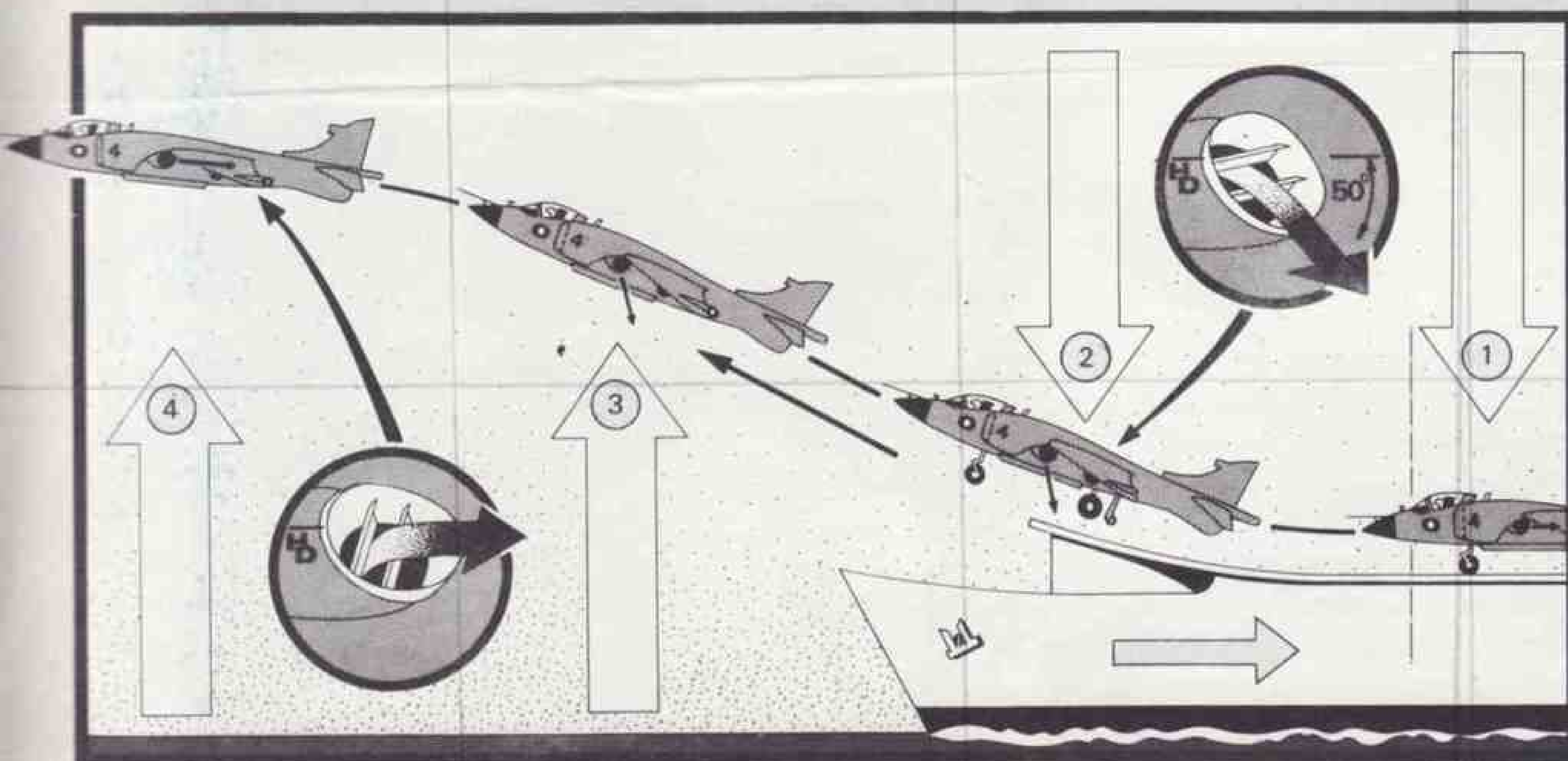
*1 – El Harrier efectúa una breve carrera de despegue, con el empuje del reactor dirigido hacia atrás.*

*En el pie de la rampa, su velocidad es de 60 Kt por segundo. Para ascender la rampa el piloto orienta el empuje hacia abajo con un ángulo aproximado de 50°, que conlleva un aumento de la sustentación y una disminución de la aceleración horizontal.*

*2 – Mientras el Harrier deja la pista, su velocidad es del orden de 80 Kt y la componente horizontal le da una aceleración de alrededor de 4 Kt por segundo, la componente vertical del empuje le mantiene en vuelo aunque la velocidad aerodinámica es todavía insuficiente para permitirle el vuelo convencional.*

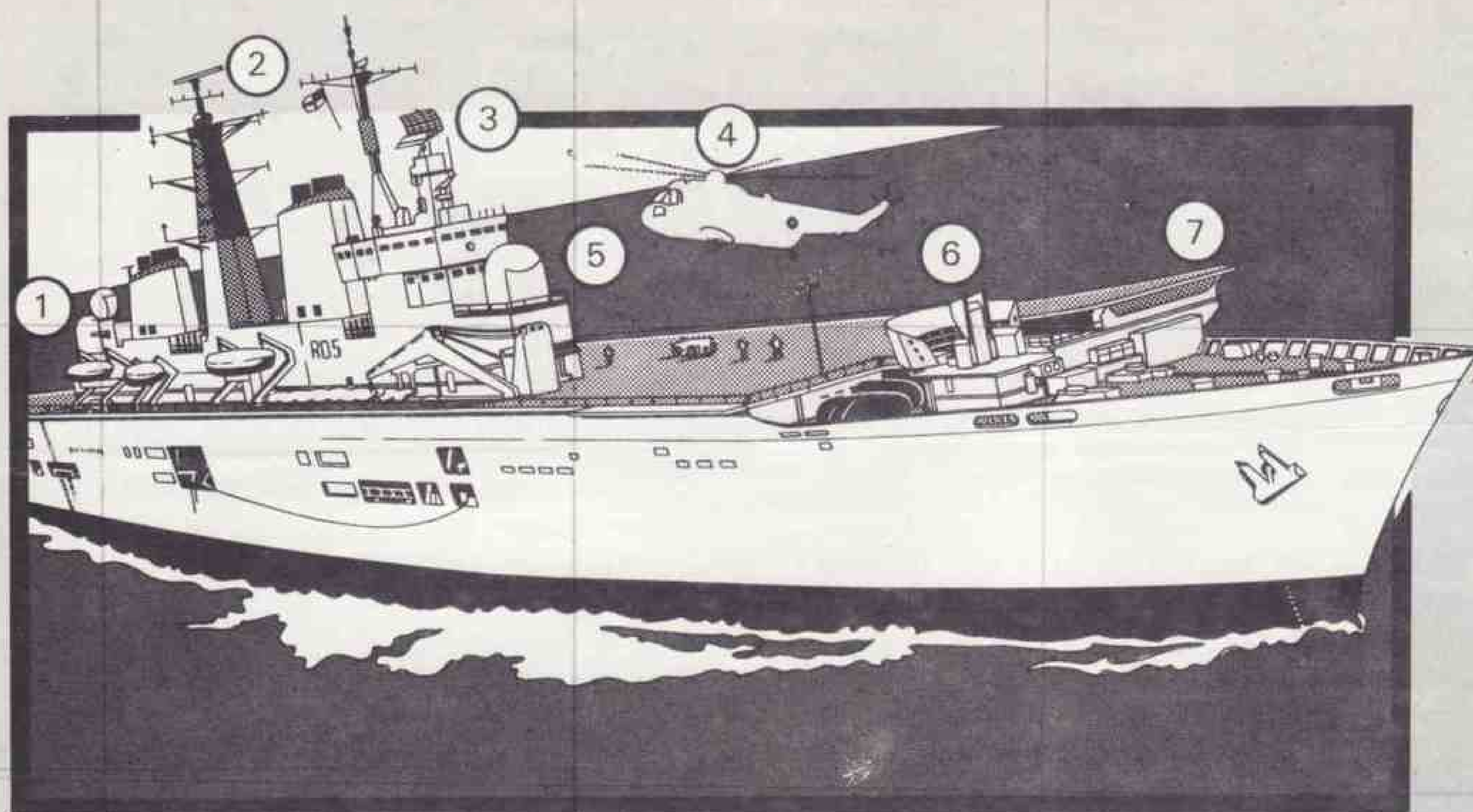
*3 – Unicamente cuando su velocidad alcanza los 110 Kt comienza a volar realmente y el empuje del reactor puede ser enteramente consagrado a la aceleración horizontal.*

*4 – Su velocidad alcanza los 140 Kt, 15 segundos después de haber dejado la rampa.*




## Elementos esenciales del portaviones

*1 – Grúa de a bordo.*
*2 – Alojamiento de los marineros.*
*3 – Zona hangar/talleres.*
*4 – Plataforma ascensora delantera.*
*5 – Centro de control de vuelos.*
*6 – Botes salvavidas.*
*7 – Zona de carga/descarga.*
*8 – Tomas de aire laterales de la sala de máquinas delantera.*
*9 – Bodega de lanzamiento de embarcaciones.*
*10 – Sala de máquinas posterior.*
*11 – Plataforma ascensora trasera.*
*12 – Galería.*
*13 – Alojamiento de oficiales.*




## Armamento principal y medios de detección de a bordo

*1 – Radar Tipo 909 (Bandas G/H) detrás del control de tiro de los Sea Dart.*
*2 – Radar de navegación Tipo 1006 (Banda X).*
*3 – Radar de vigilancia Tipo 922 R.*
*4 – Helicóptero Sea King.*
*5 – Radar Tipo 909 delantero.*
*6 – Lanzamisiles Sea Dart, gemelos.*
*7 – Rampa de despegue. Tipo trampolín de ski.*

admitir públicamente que de esa manera se eludía la orden de muerte de los portaviones.

El Ministerio de Marina había examinado la posibilidad de aumentar la potencia del motor del Harrier y de utilizar ese aparato desde barcos. En 1970 la idea seguía vigente: se propuso que los sucesores de los cruceros de la clase *Tiger* pudieran poner en operación aviones SVTOL, bajo la reserva de que la resolución final sobre su uso estaría sujeta a las conclusiones del estudio sobre costo-eficiencia que se estaba llevando a cabo.



En 1973, Vickers recibió un contrato para "el primer ejemplar de una nueva clase de cruceros". El trabajo se inició enseguida en los astilleros y en 1975 la unidad recibía el nombre de *HMS Invincible*. De inmediato se ordenó otro barco, y en 1977 los "Defence Estimates" (documentos de presentación del Presupuesto de Defensa), precisaban que el papel principal de esos cruceros antisubmarinos sería poner en operación a los helicópteros ASM Sea King, asegurar la función de mando y control para las fuerzas navales y/o combinadas, y participar en la defensa antiáerea de la zona en que operen con sus Sea Dart y sus SVTOL navales Sea Harrier". El anuario Jane's observaba también que una enmienda a las especificaciones originales agregaba la exigencia de "poder asegurar el transporte y el desembarco de comandos". El *Invincible* comenzó, desde entonces, a parecerse a lo que es.

Este último cambio de concepto, más algunos otros, y las tergiversaciones de los laboristas retrasaron la construcción del *HMS Invincible* cuya botadura tuvo lugar finalmente el 3 de mayo de 1977. Ese sexto *Invincible*, no obstante, iba a tener que esperar todavía tres años antes de ser oficialmente clasificado como portaviones. Fue recién en la Declaración sobre la Defensa de 1980 cuando fue mencionado como "el primero de la clase de portaviones ASM". La Marina Real lo tomaría en cuenta en marzo de ese año y lo comisionaría en julio.




En total, el *Invincible* había costado 175 millones de libras. Fue declarado operacional en el verano (boreal) de 1981 y tomó parte en las grandes maniobras de la OTAN "Ocean Venture 81" y "Ocean Safari 81". A pesar de la ostentosa designación de esa nueva clase de portaviones, como "buques de mando y de control" el *Invincible* no ejecutó de hecho ningún mando, ni en los ejercicios de la OTAN, ni en las Malvinas.

Su rol supuesto era conducir a una agrupación de lucha antisubmarina, desde el seno de la cual sus sistemas de alarmas, aviones embarcados y misiles contribuirían a la cobertura aérea de la formación y a su apoyo superficie-superficie, pero sin poder asegurar la protección antiáerea de una operación anfibia. Según los términos del Libro Sobre la Defensa de 1966, que hizo "doblar las campanas" por los grandes portaviones británicos y puso en discusión a la "nueva clase de cruceros", no existía sino un solo tipo de operación para el que el apoyo de los portaviones y de sus aparatos embarcados continuaría siendo indispensable: el desembarco o la evacuación de tropas más allá de la zona de cobertura de la fuerza aérea con base en tierra, frente a las defensas modernas.

A pesar de las tomas de posición oficiales la instrucción en materia de operaciones anfibias se mantiene sumamente activa en la Marina Real. El 21 de mayo de 1982, una agrupación táctica a nivel de brigada fue desembarcada en las Malvinas sin la menor pérdida, después de una aproximación de miles de millas. Una segunda agrupación desembarcó, no sin experimentar castigo, en un sector ferozmente defendido. El conjunto de esas operaciones se benefició con apoyo logístico y de fuego aéreo y naval de todos los calibres y en forma incesante. A ese respecto, el *Invincible* justificó plenamente su inclusión en los "Defence Estimates" de los últimos diez años, y las miradas cómplices de los hombres que se sucedieron durante los últimos veinte años en la Oficina de Planes del Almirantazgo.

El *Illustrious*, número dos de la nueva clase de portaviones, no recibiría su comisión hasta principios de 1983. Las circunstancias lo hicieron entrar en servicio de inmediato para formar el embrión de la fuerza de reserva, que acababa de revelarse como necesaria. Una declaración en el Parlamento, en julio de 1982, preveía su entrada en servicio durante el año, ya que el *Invincible* iba a ser cedido a Australia al año siguiente.

La experiencia de la campaña de las Malvinas aportó la prueba de que dos portaviones, el *Hermes* y el *Invincible*, no eran suficientes. Y sin embargo, la suerte había querido que los dos fueran plenamente operacionales al mismo tiempo. Una avería mecánica cualquiera, entre el 1° de abril y el 14 de junio de 1982, habría podido tener consecuencias fatales. Hoy, incluso, los medios políticos británicos han tomado conciencia de que dos portaviones son insuficientes.

# La larga ruta hacia las Malvinas



*Encima: 6 de abril, los marines están trabajando ya en la cubierta de vuelo del* ***Hermes****. Muy pocos de entre ellos pensaban entonces que iban a batirse de verdad, pero los hombres repetían con convicción todos los gestos del entrenamiento para el combate.*

En abril de 1982, periodistas y soldados británicos se encontraron, de repente, en alta mar y rumbo a una guerra inesperada. En lo que concierne a la atmósfera que reinó durante el largo trayecto hacia las Malvinas, el tono se pudo apreciar en la víspera de la partida del *Canberra*. Algunos apostaron a una semana, mientras que otros, menos optimistas, dieron el 27 de mayo como fecha de regreso a Southampton. Nadie se animó a apostar por una misión más allá de la isla de la Ascensión.

Una vez a bordo, todo el mundo comenzó por descansar: los soldados de los días frenéticos de concentración de los efectivos y del embarque de los hombres y del material; los periodistas, de sus encarnizadas discusiones con el Ministerio de Defensa y la Marina Real para obtener una plaza a bordo.

La tribu de los hombres de prensa se rebelaba contra sus ''mentores'', los oficiales del Servicio de Relaciones Públicas de la Defensa, encargados de supervisarlos con ojo paternal, pero vigilante. Tuvieron menos suerte todavía con el oficial de Marina más antiguo en el grado, y comandante de armas a ese respecto, el capitán Chris, Burne. Su actitud vis-a-vis con la prensa fue al principio más bien fría. Con el tiempo, gentes del periodismo y militares acabaron por entenderse, e incluso por estimarse.

Para los hombres, el entrenamiento comenzó de nuevo casi inmediatamente. Las unidades que se encontraban a bordo del *Canberra*, los comandos 40º y 42º de la compañía Z del 45º, y el 3º de Paracaidistas, son reputados por su búsqueda obsesiva del estado físico y de la preparación para el combate. Desde los primeros momentos se vio a los hombres recomenzar sus sesiones de educación física en las cubiertas y correr alrededor de todo el barco. No les hizo falta mucho tiempo para apercibirse de que seis vueltas a la cubierta de paseo representaban una distancia de una milla terrestre, y de pronto fue una costumbre diaria despertarse al amanecer por el pisoteo de los infantes de marina y de los paracaidistas corriendo alrededor del navío.

Algunos tuvieron menos suerte, el resto del Comando 45º, por ejemplo, que embarcó a bordo del buque auxiliar *Stromnes*. La superficie disponible en las cubiertas era tan reducida que los infantes tuvieron que contentarse con una educación física ''en camarote''.

Sus compañeros a bordo del *Hermes* no estaban mejor alojados, pues si la cubierta de vuelo del portaviones prometía varios espacios libres, el tráfico de aviones y de helicópteros era tan intenso que el comandante no pudo acordar más que una sola hora al día de ejercicios.

Para las tripulaciones de helicópteros, el entrenamiento fue más racional, como para los pilotos de los Sea Harrier. Consistía en ejercicios de transporte de tropas, de lucha antisubmarina y, para los pilotos de Sea Harrier, en combate zigzagueante y ataques rasantes.

Los pilotos no tardaron en notar que en el *Canberra*, la plataforma principal para helicópteros, la de la piscina, situada entre la pasarela y la doble chimenea de popa, tenía algunos problemas: estaban a merced de "saltos" de viento tan imprevisibles como los que hacen desesperar a los campesinos de Twickenham. En su mayoría, los pilotos preferían posarse sobre la plataforma delantera, incluso si el viento era fuerte, pues, al menos, allí soplaba en forma regular.

A medida que el *Canberra* navegaba hacia el sur, pasando el golfo de Vizcaya, las unidades comenzaron a prepararse seriamente para los combates por venir. La instrucción teórica y práctica sobre armamento pasó a ser diaria; todos los grados, sin distinción, se entrenaron en montar y desmontar toda clase de armas individuales y ametralladoras con los ojos vendados. Cada uno afinaba sus reflejos entrenándose, por ejemplo, en recarga fusiles y ametralladoras.

Por primera vez en su vida, en su mayoría, esos hombres experimentaban un sentimiento real de crisis. Casi todos habían servido en Irlanda del Norte, pero una campaña antiterrorista exige otro grado de calificación y, especiamente, saber contenerse. Una minoría tenía experiencia de las campañas de Adén o de Borneo, o incluso de la de Suez. Esta última tuvo lugar en 1956 y fue la última en que se luchó en condiciones comparables a las que esperaban a es unidades en las Malvinas.

Por supuesto, los periodistas se interesaban en ver de cerca todo eso. Las bandas de video y los telefilmes salieron en masa hacia Gran Bretaña para mostrar a los hombres en pleno entrenamiento, disparando por sobre la popa de los diversos navíos, y practicando sus extenuantes ejercicios diarios de educación física.

## El manejo del Milan

Entre las actividades un tanto insólitas desarrolladas, figuraba el entrenamiento para la lucha antitanques, pues todas las unidades del cuerpo expedicionario estaban dotadas de un arma jamás empleada todavía en combate real: el misil anticarros filodirigido Milan, un arma de una simplicidad... desarmante. Todo lo que el tirador tiene que hacer es mantener la cruz del retículo de su mira coincidiendo sobre un objetivo, eventualmente móvil. El misil seguirá automáticamente la línea de mira e impactará en el blanco a unos 50

**Debajo:** *Uno de los marines habló, a propósito del amontonamiento de los hombres, de un paso decisivo hacia la vuelta a la trata de esclavos a bordo del* ***Hermes*** *y de algunos navíos requisados. De hecho, los puestos estaban a menudo atestados, y lo estuvieron sobre todo de material.*





centímetros por debajo del punto encuadrado en el retículo.

Se pudo ver a los hombres de la sección antitanques del 3º de Paracaidistas entrenarse en el *Canberra* enfocando pequeñas siluetas móviles de blindados que enarbolaban la bandera argentina justo por sobre la torreta, para recordar a los servidores los colores del enemigo. El Milan reveló ser de una eficacia devastadora, y no solamente contra carros. Habiendo reagrupado los argentinos sus blindados en Port Stanley, esa arma francesa sirvió a los británicos, sobre todo, para destruir bunkers, en particular durante los feroces combates por Goose Green (Prado del Ganso).

A lo largo de todo el viaje hacia la isla de la Ascensión el programa cambió poco: instrucción armamental, educación física y orden cerrado. Algunos barcos se reabastecieron de combustible y víveres en Freetown, Sierra Leona, pero las tripulaciones y soldados no fueron autorizados a bajar a tierra, probablemente por temer el mando británico que la energía de sus tropas se agotara antes de combatir.

Cuando el *Canberra* alcanzó la isla de la Ascensión, el 20 de abril, todo el mundo había podido conocerse a bordo. Para los periodistas, la experiencia fue tanto más agradable por inesperada. Las unidades del ejército y de la marina embarcadas en el *Canberra* habían adquirido en el Ulster una vasta experiencia en sus relaciones con la prensa y sabían servirse de ella. Cada unidad tenía su encargado de Relaciones Públicas, cuyo papel era obtener toda la publicidad "simpática" posible para sus hombres. A la mayoría de ellos les salió muy bien.

La gente de prensa se sintió fascinada por las figuras de los soldados, logró traspasar el escudo representado por los uniformes y descubrió a los hombres, más allá de las boinas rojas o verdes. Hombres jóvenes que en su mayoría no habían alcanzado una educación secundaria pero que conocían el juego, y sabían lo que se esperaba de ellos.

La mayoría se mostraba orgullosa de su condición de tropa de élite, ya fueran paracidistas o comandos. Para ellos estaba claro que si había guerra había que ganarla, y lo más aprisa posible. Sentían asimismo una cierta altivez respecto de los "*biffins*", aquellos que no querían o no podían dejar su condición de soldados ordinarios para convertirse en tropa de élite. Pero, tal como señalaba el mayor Chris Keeble, segundo comandante del 2º de Paracaidistas, "el éxito en la acción depende de la capacidad de la unidad para crear violencia".

Esa capacidad parecía ilimitada entre los paracaidistas, y asimismo entre los infantes de marina. Sin embargo, prácticamente no se registraron incidentes entre boinas verdes y boinas rojas durante la travesía. Ya en esos momentos reservaban su energía para enfrentarse al enemigo común: "esos argentinos que acababan de tomar las Malvinas".

Los oficiales sorprendieron igualmente a los periodistas por su espíritu vivaz, su cultura y su falta de altanería. Contrariamente a algunos ejercicios en los que la diferencia de grado se encuentra hasta en la calidad de la alimentación y del equipamiento, y aun

***Al lado:*** *Los hombres buscaban distraerse donde podían. El* ***Canberra*** *era más bien confortable, lo que no ocurría apenas en el caso de los buques auxiliares y de los portaviones. Para divertirse en un entrenamiento muy rudo se organizaron competiciones entre unidades.*

***Arriba, a la derecha:*** *La instrucción también se llevó con la mayor seriedad. Una de las armas favoritas de los hombres era el lanzacohetes ligero anticarros Milan.*






***Encima:*** *Fotos tomadas durante el trayecto por hombres de la Fuerza de Tareas. A la izquierda, arriba, el navío auxiliar* ***Olwen****, un reabastecedor, semisumergido por una enorme ola. A la derecha, los destrozos en la cubierta de un navío auxiliar después de una violenta tempestad. Abajo, a la izquierda, un "Nimrod" alineándose para lanzar el correo a un navío de la Fuerza. A la derecha, una vista aérea de la pista y del área de estacionamiento del aeródromo de Wideawake, en la isla de Ascensión.*

en la cantidad de esfuerzo a suministrar, las unidades de paracaidistas y de infantes de marina británicos no beneficiaron a sus oficiales con un tratamiento privilegiado.

Los oficiales llevaban la misma carga que los soldados, corrían las mismas distancias, comían los mismos alimentos y eran capaces de cumplir con todo aquello que exigían a sus hombres. "Si la etapa es larga, los pies del coronel están tan cansados como los del soldado raso".

## El miedo a los submarinos

La ocasión de sacudirse un poco se les dio en la escala en la isla de la Ascensión. Unos equipos de la RAF y del ejército habían construido allí siete campos de tiro, cinco de ellos en el perímetro del aeródromo de Wideawake. Los cuatro batallones –tres de comandos y uno de paracaidistas– tuvieron la ocasión de regular allí el tiro de sus armas individuales y de sus ametralladoras, así como de disparar con las armas pesadas: los cañones antitanques de 120 milímetros Wombat; los morteros de 81 mm; los lanzamisiles Milan y los cañones de campaña de 105 mm cortos. Para alcanzar los campos de tiro los hombres fueron transportados en helicópteros hasta Wideawake. Después hicieron a pie los 11 kilómetros que separan Wideawake del campo de tiro, distancia recorrida en una hora, con una carga individual de más de veinte kilogramos.

El *Canberra* permaneció en Ascensión cerca de dos semanas. Tomó la costumbre de alejarse discretamente

de su fondeadero, cada noche, para ir a pasearse mar adentro. Un Boeing 707 argentino había sido sorprendido merodeando por esos parajes, y después un carguero, el *Río de la Plata*. El interés manifestado en esos tiempos por Argentina en la guerra submarina, apareció de repente como muy amenazante. Se creía que había intentado comprar a Italia algunos "submarinos de bolsillo". También el *Antelope* comenzó a efectuar rastrillajes de detección, para asegurarse de la ausencia de sumergibles hostiles en las profundidades.

Pero fue una falsa alarma. Un día, unos contenedores de detritus del *Elk* que habían sido arrojados al mar, fueron tomados por un submarino enemigo. Hubo a continuación ecos de sonar causados por ballenas, suficientemente numerosos como para dar nacimiento a una humorada: "¡La guerra ha terminado, muchachos, las ballenas capitularon!"

Se juzgaban más inquietantes las observaciones regulares de los pesqueros espía y de los aviones de vigilancia soviéticos que despegaban de Conakry, en Guinea, o de Cuba. Como nadie sabía en qué medida la URSS ayudaba a la Argentina, esas observaciones eran causa de preocupación. Cuando la Fuerza de Tareas puso de nuevo rumbo al sur, el Boeing argentino hizo su reaparición. También los "Nimrod" de reconocimiento con base en Wideawake fueron equipados con misiles americanos aire-aire Sidewinder, lo que hizo de ellos, temporalmente, los más grandes aviones de caza del mundo.

El 1° de mayo se produjo por primera vez en Ascensión el aterrizaje de un Vulcan, que regresaba de un raid contra Puerto Argentino. Al día siguiente se conoció la noticia del torpedeamiento del crucero argentino *General Belgrano*. Del lado británico, las primeras reacciones fueron eufóricas pero luego dieron lugar a un ambiente netamente más grave, cuando se anunció la muerte de varios centenares de marinos argentinos.

Surgió la idea, "podríamos haber sido nosotros...". Todo el mundo se sintió vulnerable de repente. Las cosas se ponían serias. Esto era ya bien la guerra.

La pérdida del *Sheffield* iba a provocar un shock entre los pasajeros del *Canberra*; la noticia les llegó hacia las 20 horas del 4 de mayo, y el clima imperante a bordo se resintió de inmediato. El sentimiento de simpatía por las víctimas del Belgrano dio lugar a un deseo feroz de venganza.

Los hombres manifestaban, no sin nerviosismo, el deseo de arreglar el asunto y regresar a casa. No conocían la fecha del desembarco de San Carlos pero sabían que no tardaría; una simple cuestión de días.

Robert Fox, reportero de la BBC-Radio, siempre a la escucha de todo lo que se decía en el *Canberra*, emitió una hipótesis respecto a ello. Había oído decir que en la primera semana de mayo el servicio médico había organizado la constitución de un banco de sangre. Hacían falta para ello 1.000 pintas, equivalentes a unos 568 litros y, según las confidencias que le habían hecho algunos de los médicos, serían necesarias dos semanas para que los donantes volvieran a encontrarse aptos al cien por cien. Por otra parte, esa sangre fresca no permanecería utilizable más de un mes, aproximadamente. El cálculo era fácil: digamos, dos semanas a partir del 7 de mayo daba el 21 de mayo como primera fecha posible para un desembarco.

Después de la pérdida del *Sheffield* todo tomó un cariz serio a bordo. Los periodistas tuvieron incluso que seguir unos cursos de primeros auxilios. El servicio médico confeccionaba eslingas y rampas de acceso para el transporte de heridos en camillas, desde la plataforma para helicópteros hasta la enfermería. El entrenamiento para el combate a mano limpia se puso a la orden del día y las reuniones para instrucción para las tropas pasaron a ser diarias.

Los paracaidistas no cesaban de entrenarse en el embarque en las unidades de asalto (las últimas veces llegaron a batir el record de los infantes de marina), y en una sola tarde dispararon el equivalente de 37 años y medio de dotación de municiones para entrenamiento.

## Rumbo al sur

Los barcos dejaron Ascensión, rumbo al sur, el 8 de mayo. El 13, hubo convocatoria de civiles y de prensa: les fue confirmado que el *Canberra* iba camino de las Malvinas; la mayor parte tomó la noticia con bastante calma, pues aquellos que no deseaban continuar a bordo ya habían desembarcado.

La noche siguiente, los periodistas recibieron su equipo de supervivencia: mochilas, borceguíes, anoraks, abrigos de plumón, pantalones y gorras forradas, todo lo que un futuro hibernador podría desear. La tropa ya había recibido los suyos, y su principal preocupación era imaginar cómo podrían llegar a llevar, además, las cargas que cada uno tenía asignadas. La falta de helicópteros tenía como consecuencia que la mayoría del cargamento sería transportado a espaldas por los hombres.

Las unidades comenzaron también a distribuir a los hombres los tubos de morteros (15 kilos cada uno); las placas-base (15 kilos); fusiles anticarro Carl Gustav de 84 mm (14 kilos) y los aparatos lanzamisiles Milan (16 kilos). Cada hombre debía llevar dos unidades de fue-



**Encima:** *La impedimenta de un cabo primero pesaba 54 kilos; incluía un aparato de tiro de Milan.*
**Debajo:** *La escuadra de combate detrás de una fragata de Tipo 22.*






go en lugar de una, y la mayoría de ellos cohetes de 66 mm y un par de obuses de mortero. Las cargas podían de ese modo alcanzar los 54 kilogramos por hombre.

### Estado de alerta "Z"

Los navíos británicos, tanto de guerra como mercantes estaban aparejados para el combate. En el *Canberra*, las puertas herméticas habían sido cerradas y aseguradas y todo el mobiliario, la cristalería y los materiales inflamables habían sido almacenados en las profundidades de las bodegas.

Al declararse el "Estado de Alerta Z (Zulú)", el más avanzado, en todos los buques de la Fuerza de Tareas las puertas estancas fueron pintadas con grandes letras "Z", para recordar que debían estar cerradas en caso de alarma. El reabastecedor de municiones *Elk* fue armado con dos cañones antiaéreos Bofors de 40 mm, y el *Canberra* con cuatro ametralladoras para todo evento.

A bordo del *Norland*, que transportaba al 2º de Paracaidistas, el jueves 20 de mayo comenzó con un despertar brutal: los hombres saltaron de sus literas a los acordes de la "Cabalgata de las Walkyrias" emitido a todo volumen por los altavoces de a bordo.

Aunque no se hizo ninguna comunicación oficial sobre el desembarco del día siguiente, la moral comenzó a subir. El equipo médico, por su parte, comenzó a transformar el gran salón en sala de operaciones. Después, por la tarde, se transmitieron las órdenes desde el *Broadsword* al *Norland*. Se resumían en dos letras: "GO".

# El Conqueror y el Fearless

Aunque no haya habido más que un solo enfrentamiento entre un submarino nuclear británico y la Marina Argentina –cuando el *Conqueror* hundió al *General Belgrano*– la simple presencia, real o supuesta de ese tipo de submarino bastó para mantener a distancia a la flota argentina, cuyo equipamiento era todavía convencional.

El *Conqueror*, de una eslora total de 87 metros, mide tres buenos metros menos que los submarinos clásicos de la clase O. Es más ancho, sin embargo: 10 metros contra 8 metros. Los submarinos nucleares están concebidos para tener cualidades técnicas óptimas en inmersión. Su autonomía casi ilimitada les permite permanecer sumergidos durante toda una misión, mientras que los sumergibles clásicos, que consumen mucho aire, deben necesariamente pasar buena parte del tiempo en la superficie.

El submarino nuclear dispone de un volumen interior máximo para una superficie sumergida mínima. Las dimensiones del *Conqueror* le confieren un desplazamiento en inmersión de 4.900 toneladas, o sea, más del doble del de los submarinos tradicionales de la clase O, y puede embarcar a 103 tripulantes contra 69.

Comenzado a construir en 1967 y terminado en 1971, el *Conqueror* es uno de los tres modelos del tipo C, sucesores de los *Valiant* que derivaban, ellos mismos, del prototipo *Dreadnought*. La descripción detallada del reactor no se conoce; se sabe simplemente que se trata de un reactor de agua presurizada. El calor despedido por la reacción nuclear es derivado por un circuito de agua continua hacia un intercambiador tér-



***Debajo:*** *Una de las raras fotos del* ***Conqueror****. Este submarino nuclear está concebido para permanecer en inmersión, a diferencia de los submarinos clásicos de la clase O con motor diesel, que tenían que pasar gran parte de su tiempo en superficie.*

## ANATOMIA DEL CONQUEROR

*1– Compuertas y capot delantero.*
*2– Sistema transductor.*
*3– Tubos lanzatorpedos.*
*4– MTB Nº 2.*
*5– Escotillas de carga de armas.*
*6– Cámara de salvamento delantera.*
*7– Timón de inmersión delantero.*
*8– MTB Nº 3.*
*9– Alojamiento de oficiales.*
*10– Puesto de pilotaje.*
*11– Cámaras frías y de climatización.*
*12– Alojamiento de los oficiales.*
*13– Puesto de radar.*
*14– Puesto de mando de tiro.*
*15– Alojamiento de la tripulación.*
*16– Consola del navegante.*
*17– Depósito de carburante.*
*18– Antena del radar.*
*19– Periscopio.*
*20– Tubo de aereación (escape).*
*21– Tubo de aereación (admisión).*
*22– Antena de transmisiones.*
*23– Transductor del sonar.*
*24– Reactor nuclear.*
*25– Válvula de ventilación.*
*26– Muebles del mando del reactor.*
*27– Generadores diese... 2.*
*28– Armario de mando del circuito eléctrico.*
*29– Turbinas principales.*
*30– Reductor.*
*31– Cámara de salvamento trasera.*
*32– Pañol de explosivos.*
*33– Depósito de agua auxiliar.*
*34– Electrómetro de torsión.*
*35– Timón de dirección.*
*36– Hélice.*
*37– Timón de profundidad trasero de babor.*

mico, donde el circuito de agua secundario sirve para producir vapor, como en una caldera tradicional. El vapor pone en movimiento una turbina acoplada al árbol principal mediante un reductor. La potencia efectiva en la hélice está estimada en 15.000 CV. Un motor eléctrico y una batería de acumuladores están previstos, igualmente, para casos de urgencia.

### Un matador rápido y silencioso

La ventaja de la energía nuclear es que permite navegar en inmersión a gran velocidad sin que haya necesidad de hacer escalas para reabastecerse. El *Conqueror* y sus compañeros de equipo pudieron así alcanzar la zona del conflicto para establecer allí una especie de cordón sanitario mucho antes de la llegada de la fuerza de intervención. Sin embargo, no se puede navegar a gran velocidad sin precauciones, pues, la velocidad es ruidosa y el mundo de la guerra submarina es un mundo silencioso. La navegación a gran velocidad en inmersión exige también una gran finura de pilotaje. En efecto, se debe pilotear el submarino un poco como un avión, en un dominio relativamente estrecho comprendido entre la superficie y la profundidad operacional de seguridad. A una velocidad máxima de 28 nudos, un submarino navega a más de 14 metros por segundo y, para salvaguardar su seguridad se debe disponer de un volumen marino bastante grande. Una de las dificultades principales que halló esta clase de submarinos, durante la guerra de las Malvinas, fue evolucionar en las aguas poco profundas de la plataforma continental patagónica.

El *Conqueror* transportaba diversos sistemas de armas. Por sus seis tubos lanzatorpedos de proa podía disparar tanto misiles antinavíos Harpoon como torpedos de largo alcance Tigerfish, o de corto alcance Mark VIII.

En su versión submarino-superficie, el Harpoon se halla en el interior de una cápsula en el momento del disparo, la que estalla al llegar a la superficie. El misil sigue a partir de ese momento su trayectoria según los datos programados y su piloto automático activado lo conduce lo más cerca posible del objetivo. Su alcance máximo es de 96 kilómetros, sigue una trayectoria a ras del mar y su carga explosiva útil es de 227 kilogramos.

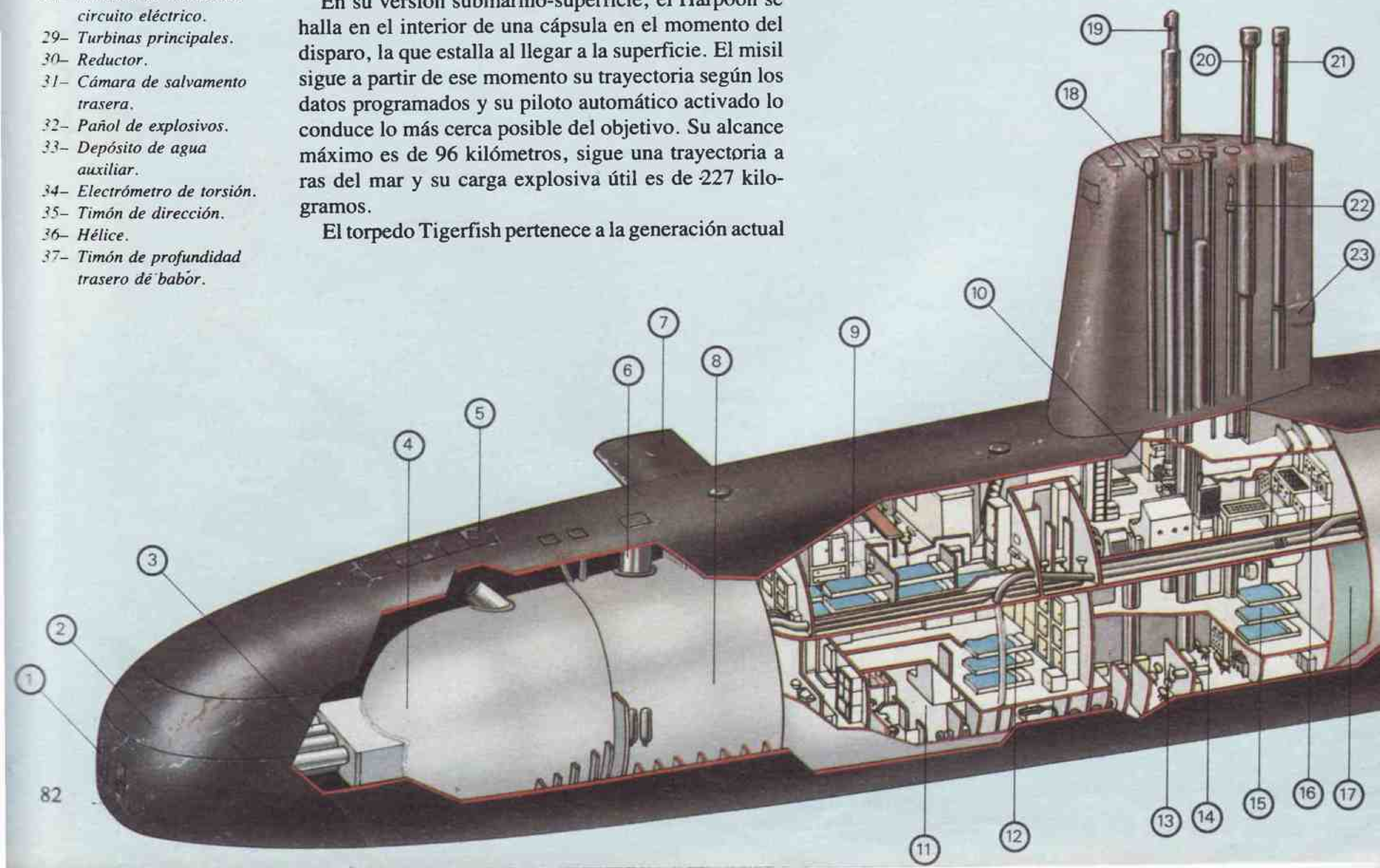
El torpedo Tigerfish pertenece a la generación actual de grandes sistemas de armas que poseen buena autonomía y sistema de guiado eficaz. A pesar de la carencia de información oficial al respecto, se estima que su alcance es por lo menos de 32 kilómetros. Su navegación se programa por adelantado y una vez seleccionado el blanco un piloto automático se hace cargo. Disparado, un cable de guía se desarrolla detrás del torpedo, asegurando así un intercambio bilateral de datos entre el arma y el submarino. Eso permite neutralizar el sistema de guiado si el artefacto es atraído hacia otro navío que no sea el elegido, o si es confundido por señuelos.

En el caso del hundimiento del *Belgrano*, los empleados fueron los Mark VIII. Se trata de armas antiguas y probadas pero de poco alcance, y probablemente haya sido necesario acercarse a unos 5 kilómetros del blanco para dispararlos.

### Al acecho bajo el manto helado

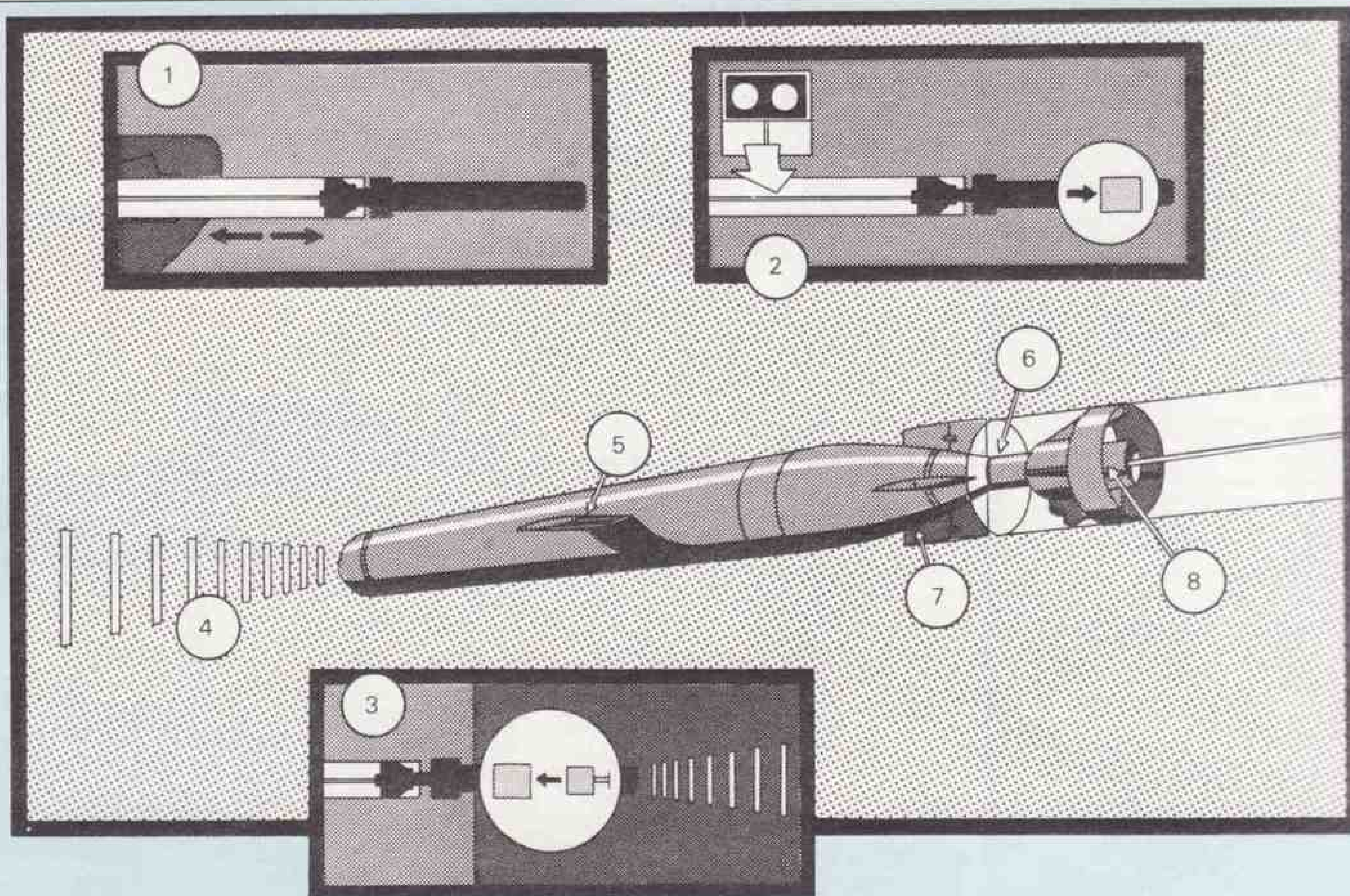
Aunque los submarinos nucleares fueron utilizados para escoltar a las fuerzas de intervención, su papel principal no era otro que el de perseguir a los de su especie, y disputar el dominio del Atlántico Norte a las unidades navales del Pacto de Varsovia.

Una de las dificultades que hallaron los submarinos nucleares de la OTAN proviene de que los sumergibles soviéticos lanzadores de misiles balísticos casi no tienen necesidad de abandonar sus puertos de base, dado el continuo aumento de alcance de sus proyectiles. Asimismo, los submarinos lanzamisiles pueden esconderse bajo el casquete glacial en las regiones polares y salir a la superficie por agujeros en el hielo para disparar sus armas. Pueden esperar así, bajo el manto helado, en silencio absoluto, casi indefinidamente. Cualquier submarino enviado en su búsqueda debe avanzar con suma precaución ante el riesgo de chocar contra la



## EL TIGERFISH

*1– Durante el lanzamiento, un hilo de mando de guiado se devana a la vez, a partir del torpedo y del submarino.*
*2– Las órdenes de guiado elaboradas por la computadora del submarino son transmitidas a los mandos del torpedo por medio de su propio calculador.*
*3– Mientras el objetivo está cerca, el mando de guiado está asegurado por el sonar del torpedo. Pero en todo momento el submarino puede "prohibir" al torpedo continuar.*
*4– Sistema de guiado de sonar, del torpedo.*
*5– Alerones desplegables aseguran la estabilidad en balanceo.*
*6– Hélices contrarrotativas.*
*7– Timones de control de dirección.*
*8– Devanador del hilo del torpedo.*



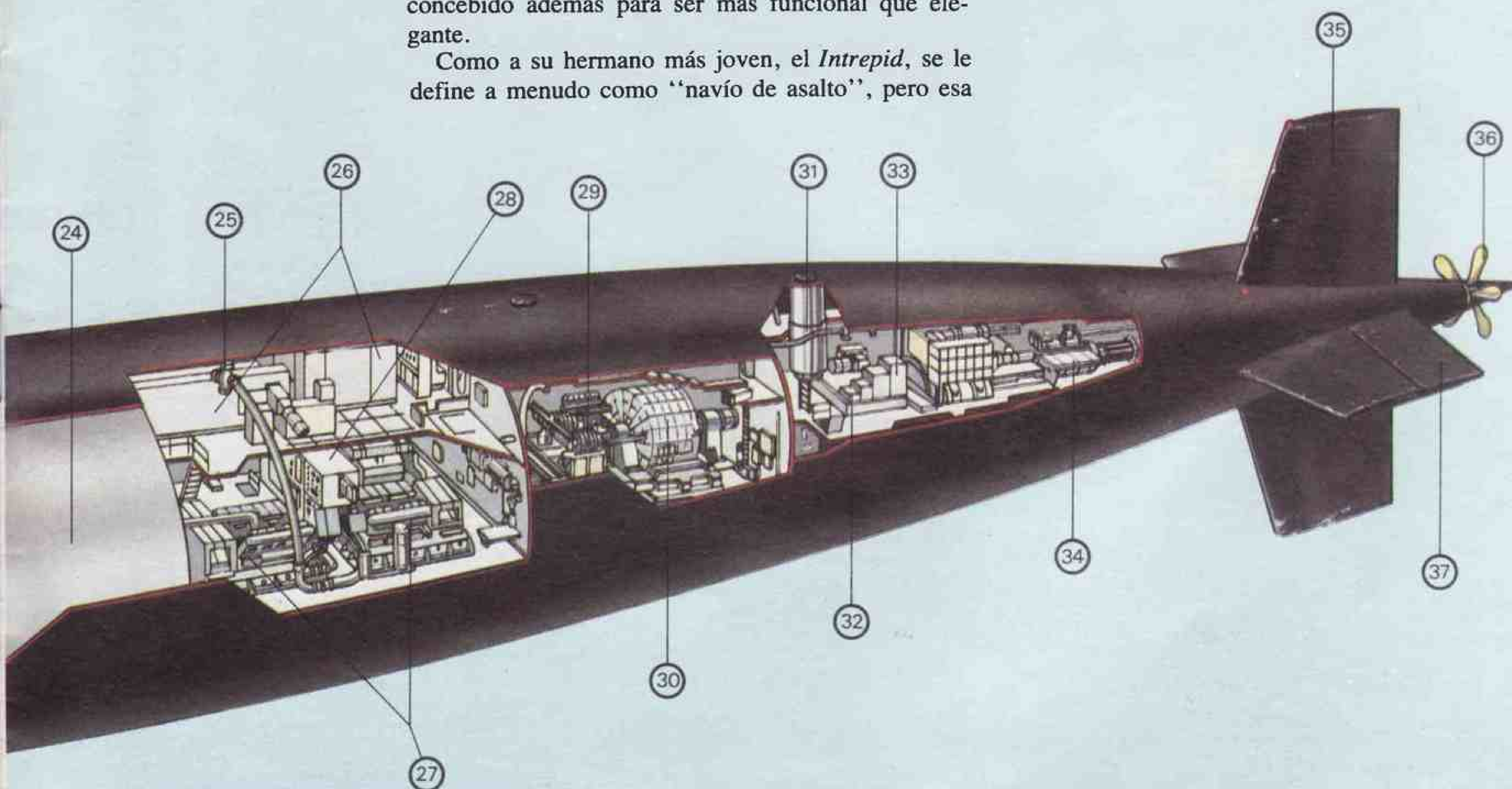

bóvedad de hielo, ya que si bien ésta puede ser plana y de sólo algunos metros de espesor, también puede estar erizada de aristas o, incluso, tocar fondo en mares poco profundos bajo determinadas condiciones batitérmicas. Un sonar de alta sensibilidad permite elaborar una carta de la cara inferior del casquete glacial pero delata, como contrapartida, la presencia del cazador a una "presa" que se halle inmóvil y a la escucha.

### El Fearless

La mejor manera de imaginar al *Fearless* es describirlo como un almacén flotante con aspecto de navío, concebido además para ser más funcional que elegante.

Como a su hermano más joven, el *Intrepid*, se le define a menudo como "navío de asalto", pero esa tipificación –muy general– se aplica a modelos muy diversos. Para ser más precisos, deberíamos decir que se trata de un almacén de transporte anfibio, o de una plataforma de desembarco (LPD).

El origen del *Fearless* se remonta a las barcazas de desembarco de la Segunda Guerra Mundial, que casi no eran nada más que sólidas cajas de zapatos, provistas de paneles basculantes en la proa. Ellas permitieron a los aliados desembarcar tropas y materiales en las playas de Europa y del Pacífico, evitando tener que tomar por asalto un puerto importante. El buque de desembarco LSD representaba una versión más elabo-



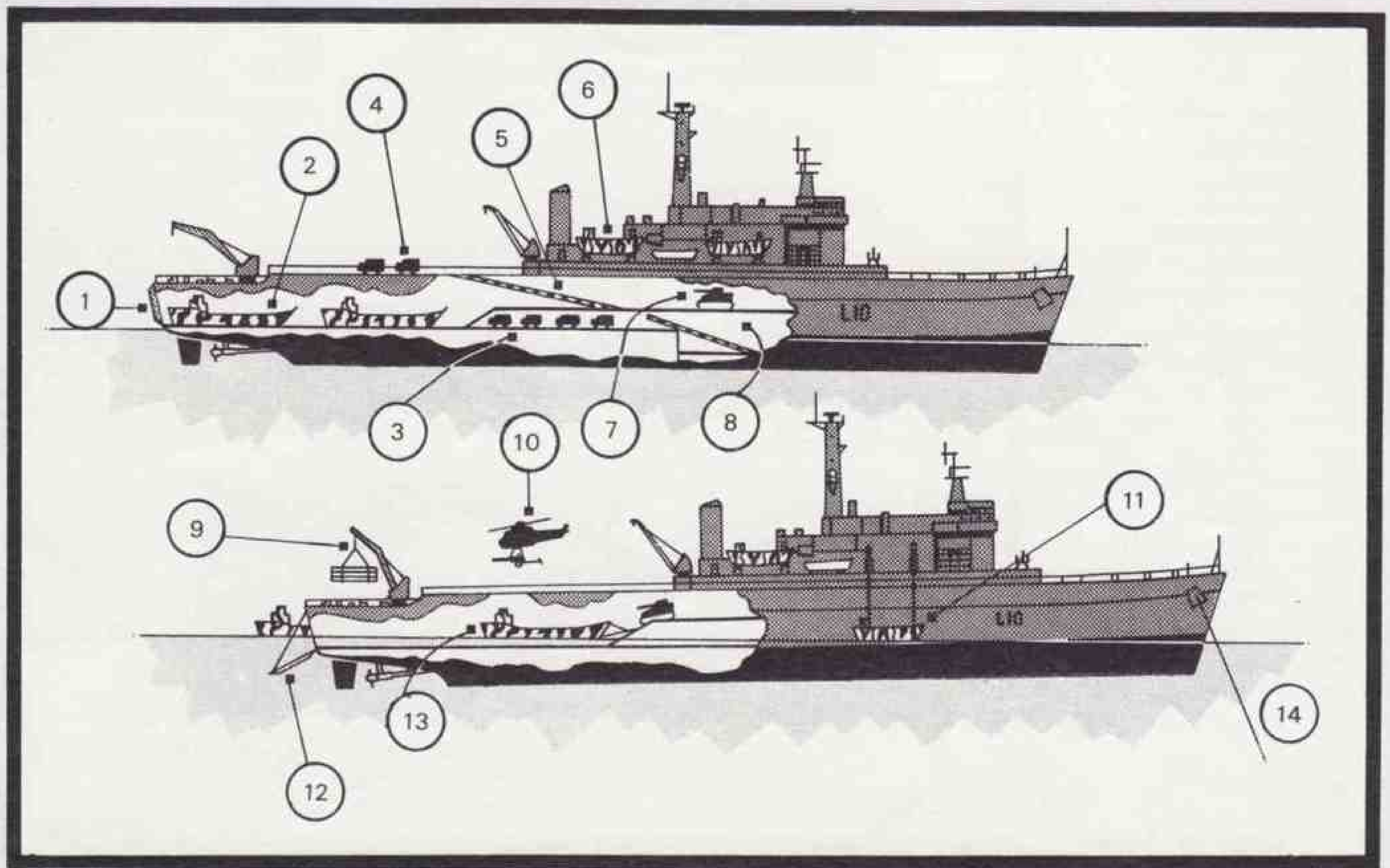
## EL FEARLESS EN OPERACION

*En orden de ruta:*

- *1– Puerta trasera levantada para cerrar la entrada a la bodega.*
- *2– Cuatro LCM9, dos y dos cargadas de antemano de 2 MBT o de un cargamento equivalente.*
- *3– Semipuente que lleva 20 Land Rover LWB o equivalentes.*
- *4– Otros vehículos de ruedas sobre el puente superior.*
- *5– Planos inclinados de unión de los puentes de estacionamiento de vehículos.*
- *6– Cuatro LCVP sobre las serviolas.*
- *7– Puente de estacionamiento de carros de combate, que puede contener hasta 15 MBT.*
- *8– Espacio de almacenaje suplementario.*

*Bodega abierta para la operación anfibio.*

- *9– Grúas de cargas pesadas en los LCVP y LMC acostados.*
- *10– Los helicópteros transportan directamente a tierra los soldados y su equipo.*
- *11– Los LCVP descendidos de sus serviolas.*
- *12– Puerta trasera abierta.*
- *13– LCM9 cargando un MBT desde el puente de estacionamiento de vehículos, por embarcadero interior.*
- *14– Navío anclado. Hay también dos anclas traseras utilizables en condiciones difíciles.*






## ANATOMIA DEL FEARLESS

1– *Grúa sobre la bodega.*
2– *Embarcación de desembarco (LCM9) entrando a la bodega.*
3– *Plataforma para helicópteros y estacionamiento de vehículos.*
4– *Bodega sumergida.*
5– *Misiles Sea Cat.*
6– *Entrepuente de estacionamiento de vehículos.*
7– *Chimeneas asimétricas.*
8– *Embarcación de desembarco (LCVP).*
9– *Equipo de radio y radar.*
10– *Puesto de mando y sala de operaciones.*
11– *Cañones Bofors de 40 mm.*

rada, en la medida que, de hecho, era un dock o dique flotante autopropulsado y que tenía buena estabilidad en mar agitado, respondiendo así a las exigencias de operaciones a gran distancia. En lugar de tener los extremos abiertos como las barcazas, se le dotó de una proa normal y de un gran portalón rebatible en la popa. Las superestructuras ocupan la parte delantera de la cubierta y las máquinas fueron instaladas en pequeños espacios laterales que bordean la plataforma.

## Una dársena de almacenaje

De un aspecto exterior muy similar, la plataforma de desembarco (LPD) dispone de una bodega de almacenaje más corta. No se ha suministrado ningún detalle sobre las dimensiones del *Fearless*, pero debe medir al menos 55 metros de eslora por 14 de manga para poder contener cuatro LCM alineados de dos en dos. Las dimensiones reducidas de la bodega aumentan así el espacio destinado para tropas y vehículos blindados, su armamento y municiones.

El acondicionamiento del barco es complejo y se parece al de un buque mercante moderno con capacidad de carga integrada. La parte situada adelante del puente de mando está consagrada únicamente a albergar a los 570 miembros de la tripulación. La parte situada detrás de la chimenea de estribor se extiende hasta la bodega y contiene, en su tercio central, los vehículos y las municiones. El alojamiento de las tropas ocupa principalmente la parte inferior de la superestructura.

Los principales elementos de desembarco del navío son cuatro LCM-9. Las LCM (barcazas de desembarco mecanizadas) son pequeñas embarcaciones de unos 25 metros de eslora y un desplazamiento, en orden de marcha, de unas 100 toneladas. Pueden llevar varios vehículos de ruedas o dos tanques pesados.

Para descargar las LCM, el *Fearless* embarca a 5.000 toneladas de agua, lo que le confiere una fuerte inclinación de popa. En esa condición, el fondo de la bodega de carga (que se encuentra, en nivel de navegación, por encima de la línea de flotación) queda enteramente cubierto de agua. Una vez equilibrado el buque, e igualados los niveles interior y exterior de agua, es dable abatir el portalón trasero para permitir la salida de las barcazas por la popa. Después de haber descargado, estas embarcaciones regresan para repetir la operación.

La capacidad de admisión del *Fearless*, con bodega sumergida, es de dos barcazas, de frente. Estas llegan a apoyar sus rampas de acceso sobre una plataforma de acero inclinada, que conduce directamente al lugar de estacionamiento de tanques y que permite a estos últimos embarcar directamente.

Asimismo, el *Fearless* lleva cuatro LCVP (barcazas de desembarco para vehículos y sus ocupantes) a razón de dos por cada banda, suspendida de grandes pescantes. Las versiones Mk II embarcadas tienen una capacidad de cinco toneladas y pueden transportar, ya sea 35 soldados enteramente equipados, ya sea dos vehículos del tipo Land Rover. Grúas situadas sobre las aletas permiten descargar directamente a las barcazas.

Hay que destacar, por otra parte, que el *Fearless* puede recibir hasta cinco helicópteros tipo Wessex en la cubierta de popa. No se ha previsto en ese tipo de buque ningún hangar, ya que su empleo no concierne más que a misiones específicas de corta duración. Sin embargo, esos helicópteros pueden desembarcar tropas y medios de apoyo ligeros, susceptibles de tomar temporalmente el control de una zona limitada en espera de refuerzos que lleguen desde la playa.

## Navío de comando

El mástil principal de *Fearless*, muy alto, está equipado con un conjunto de antenas de transmisión indispensable para que el buque desempeñe su papel de navío de comando. Su imponente superestructura alberga al personal y el material necesarios para dirigir un desembarco anfibio, y permitir al estado mayor de una brigada de infantería conducir temporalmente sus operaciones, en espera de poner pie en tierra.

La nave transporta, por otra parte, un lanzador cuádruple de misiles Sea Cat en cada ángulo de la superestructura y dispone, igualmente, de dos cañones Bofors de 40 mm, uno a cada lado del puente. Cuenta, además, con dos lanzadores de nueve tubos cada uno, capaces de disparar señuelos y cohetes infrarrojos, para confundir a los misiles antibuques.

En el momento de producirse el conflicto del Atlántico Sur, el *Fearless* y el *Intrepid* estaban a punto de ser radiados de servicio, aunque tenían solamente quince años de construidos. Su papel, visiblemente indispensable para el equilibrio de la flota, les valió, pues, una prolongación de su vida activa.



***Debajo:*** *En condiciones normales de ruta el nivel del fondo de la bodega del* ***Fearless*** *está muy por encima de la línea de flotación; se comporta como una plaza que evacua el agua embarcada si la puerta de popa está cerrada. Aquí la puerta de popa está abatida y la bodega está llena, lo que da al navío un ángulo de inclinación. En nivel normal el calado es de 7 metros. Cuando la bodega está llena la roda no cala más que 6,25 metros.*

# El fin del Belgrano

El 26 de abril, bajo las órdenes del comandante Héctor Bonzo, el crucero argentino *General Belgrano* escoltado por los destructores *Hipólito Bouchard* y *Piedrabuena*, dejaba el puerto de Ushuaia, situado en el extremo sur de la Argentina. Casi al mismo tiempo, el portaaviones *25 de Mayo* se hacía igualmente a la mar partiendo de otra base naval, quizá Comodoro Rivadavia; iba escoltado por un destructor de la clase 42 y por un submarino (posiblemente el Salta, del tipo 209). A continuación se supo que un tercer grupo se ponía también en camino, constituido sin duda por navíos de escolta.

El portaviones, que había tomado parte en el desembarco argentino en las Malvinas, y el crucero, se hallaban en deficiente estado de mantenimiento. Los árboles de transmisión del portaviones eran defectuosos y, según fuentes de información norteamericanas, el crucero debía pasar largos períodos en dique seco, considerándose su estado general como muy malo. Ninguno de los dos buques podía desarrollar su velocidad máxima prevista, lo que en el caso del portaviones probablemente obstaculizó las operaciones aéreas. Otras razones que se sumaron hicieron posteriormente imposibles esas operaciones. En cuanto a las naves de escolta, aun siendo destructores antiguos de la clase *Alan M. Sumner* estaban equipadas con misiles Exocet, helicópteros y sonar.

En lo que se refiere a las órdenes dadas a esos navíos no se puede hacer más que hipótesis. Pero, para el comandante de la fuerza de tareas británica que patrullaba al noroeste de las Malvinas, el fin de una operación semejante, reagrupando a casi todas las unidades de la Marina argentina en condiciones operativas, parecía evidente: se comportaban como si proyectasen atacar a la fuerza de tareas con el propósito de hundir o dañar seriamente a sus buques, especialmente a los portaviones. Para los británicos el éxito de esa operación hubiera significado un desastre. Habría supuesto la retirada de la fuerza de tareas, el fin del bloqueo de las islas y el aplazamiento de la invasión.

La intención de los argentinos era quizá intentar una especie de movimiento de pinzas: el portaviones y su grupo, que venían desde el norte de las Malvinas, habrían ejecutado una maniobra de aproximación –quedando el portaviones bajo cobertura aéra con base en la Argentina– mientras que el grupo del crucero y el tercer grupo habrían hecho un movimiento hacia la fuerza de tareas, llegando desde el sur y el oeste.

Desgraciadamente para los argentinos, los británicos supieron por los chilenos que el crucero se había hecho a la mar en Ushuaia, y uno de los submarinos nucleares, que se hallaba en esos parajes, tuvo todo el tiempo necesario para ubicarse en posición de interceptar al *General Belgrano*.

El *Conqueror*, bajo las órdenes del comandante Chris Wreford-Brown, que comandaba un submarino por primera vez, había dejado su base escocesa de Faslane el 4 de abril, hacia el Atlántico Sur. Cuando el submarino comenzó a patrullar la zona de exclusión total establecida alrededor de las islas, la tripulación,

*El 2 de mayo a las seis de la mañana el crucero argentino* ***General Belgrano*** *fue impactado por dos torpedos MK-8 lanzados por el submarino nuclear británico* ***HMS Conqueror****. El hecho indignó a la opinión pública mundial: el torpedeamiento del* ***Belgrano*** *se había producido a unos 50 kilómetros afuera de la zona de exclusión.*



## Habla el comandante del "Belgrano"



*16.25 horas. "El tiempo se volvía malo en el mar y, a las 16.25 yo di la orden de abandonar el barco. Lanzamos al mar los botes salvavidas y la tripulación comenzó las operaciones de abandono. En menos de quince minutos, con mucho método y disciplina, la tripulación se había reunido en orden sobre la cubierta principal".*

*16.50 horas. "El noventa y ocho por ciento de los miembros de la tripulación desaparecidos estaba descansando en el momento de la explosión. El torpedo que golpeó a proa no hizo muchos destrozos, y el navío fue hundido por el que lo alcanzó en la popa. A las 16.40 toda la tripulación se encontraba en las balsas inflables, provistas con cubiertas de plástico".*

*16.40 horas. "Fue así como más de cincuenta balsas partieron a la deriva hacia el sur, empujadas por el viento. El agua estaba a 2° C, pero daba la sensación térmica de estar a 20° C bajo cero. Las balsas que transportaban diez hombres o más consiguieron escapar de todos los peligros, pero en algunas –por ejemplo, en una ocupada por cuatro hombres y otra por tres– los marineros murieron helados".*

*16.55 horas. "El crucero* ***General Belgrano*** *estuvo a la altura de su divisa: 'Antes hundirse que arriar el pabellón', y su pabellón fue la última cosa visible. En la balsa en que yo me encontraba los reclutas entonaron entonces el Himno Nacional. Soporté con ellos esa prueba que duró 36 horas. Son el orgullo de nuestra Marina".*

*18 horas. "El* ***General Belgrano*** *tomó una escora de noventa grados y continuó hundiéndose lentamente. A las 17 horas, el crucero había desaparecido completamente. Las balsas fueron amarradas unas a otras para hacerlas más visibles".*

*En la noche del 2 de mayo las balsas de salvamento se recortan contra la sombra del **Belgrano**. Bien pronto van a tener que afrontar ráfagas de viento de 100 kilómetros por hora y olas de 6 metros. Una de ellas zozobró y todos los que la tripulaban murieron ahogados. Se distingue claramente a proa la torreta de los cañones de 150 mm.*

que durante las dos semanas que había durado el viaje se había librado constantemente a los ejercicios de ataque, ya estaba muy bien entrenada. Los únicos datos de referencia concernientes a la Marina argentina de los que dispuso el *Conqueror* antes de su partida eran unas fotografías, obtenidas por ampliación, de las que aparecen en el Anuario Jane's Fighting Ships (Anuario Jane de Buques de Guerra). Fueron suficientes, no obstante, para identificar al *Belgrano*, cuando el *Conqueror* lo avistó el 28 de abril. Algunos días después, el *Conqueror*, comenzó la vigilancia del crucero y su escolta que llevaban a cabo una navegación zigzagueante, orillando los límites de la zona de exclusión total establecida por los británicos.

El *Conqueror*, cuya tripulación cambiaba de guardia cada seis horas, rendía cuentas regularmente de la situación al comandante de la Fuerza de Tareas. La vigilancia continuó hasta que, según términos de los mismos tripulantes, el trabajo de rutina cambió bruscamente "al menos 24 horas antes del 2 de mayo a las 16, hora local, en que se pasó a un grado de alerta más elevado".

El sábado primero de mayo fue, en efecto, un día de intensa actividad alrededor de las islas Malvinas. A las 4 de la mañana, aproximadamente, un bombardero "Vulcan" de la RAF bombardeaba el campo de aviación de Puerto Argentino, seguido por la mañana, a las 8,20 horas, por todos los Sea Harrier de la Fuerza de Tareas. Después, a las 15 horas, unidades SAS y SBS desembarcaron de helicópteros y del submarino *Onyx*, a la vez en el este y el oeste de las Malvinas, amparados por el bombardeo lanzado desde el *Glamorgan*, el *Arrow* y el *Alacrity*.

## En aguas poco profundas

Puede ser también que los argentinos hubieran previsto justamente su principal ataque para ese día, porque pronto comenzaron las incursiones aéreas sobre la Fuerza de Tareas: a las 16 horas, dos "Mirage" de la aviación argentina fueron abatidos y, una hora más tarde, un bombardero "Canberra". Se trataba, quizá, de parte de los argentinos, de una réplica a incursiones británicas anteriores, pero podía tratarse también de ataques coordinados con la Marina. En todo caso, el *25 de Mayo* no estaba situado como para poner en operación sus aeronaves. Y el *Belgrano* tampoco para atacar a la Fuerza de Tareas.

De hecho, el único elemento de la Marina argentina inmediatamente disponible para el ataque era el submarino, pero por la tarde era controlado por los helicópteros británicos Sea King.

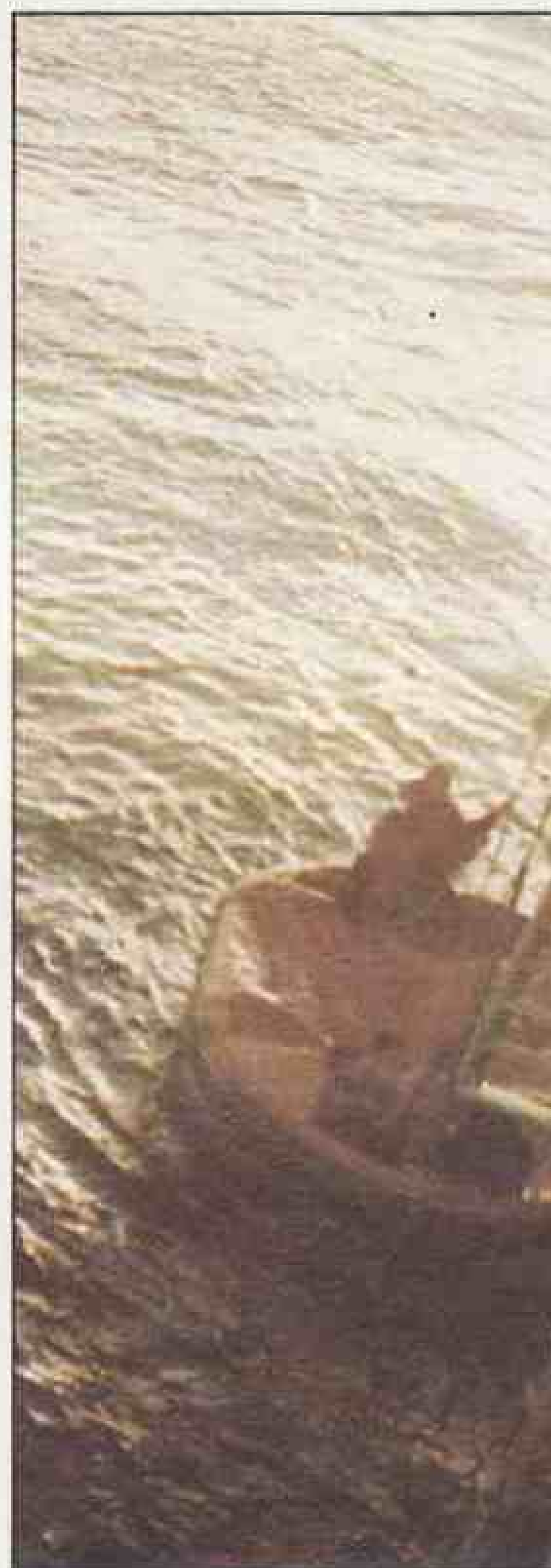
Cuando el norte de las Malvinas era todavía escenario de una intensa actividad, el *Conqueror*, en el sur, se aproximaba al crucero para continuar vigilando sus movimientos. Se presentía, del lado británico, que el domingo 2 de mayo iba a ser una nueva jornada de acción; los tres grupos navales argentinos ocuparían probablemente entonces una posición que les permitiera hacer recaer su amenaza sobre la fuerza de tareas.

Una vez que las unidades británicas SAS y SBS fueron desembarcadas, los navíos de la fuerza de tareas pudieron alejarse y el *Glamorgan*, el *Arrow* y el *Alacrity* fueron a cobijarse bajo la cobertura aérea del *Hermes*.

En el mismo momento, el crucero *Belgrano* se aproximaba rápidamente a una zona llamada Burdwood Bank, cuyas aguas no son suficientemente profundas como para que el *Conqueror* pudiera seguirle con relativa seguridad. Habría corrido el riesgo de ser detectado y de no poder guardar un margen de maniobra apropiado para el caso de que fuera atacado. En esas condiciones, era muy posible que el submarino perdiera de vista al crucero argentino en un momento particularmente crucial.

Se intercambiaban mensajes entre el comandante del submarino y el de la Fuerza de Tareas, mientras que la amenaza que representaban las otras unidades argentinas iba ampliándose.

La importancia atribuida a esa amenaza era tal que el jefe del estado mayor de Defensa, sir Terence Lewin, justo antes de la hora del desayuno, el domingo 2 de mayo (alrededor de las 9 horas de las Malvinas), presentó a la primera ministra un panorama de la situación. De inmediato tuvo lugar en Chequers (residencia oficial de verano de los primeros ministros británicos) una reunión improvisada del Gabinete de Guerra. Se decidió que, dada la gravedad de la situación ante la que se encontraba la Fuerza de Tareas, era necesario actuar de inmediato para hacer fracasar el inminente ataque. Se emitió una orden capacitando a la fuerza para atacar a las unidades argentinas más cercanas a la zona de exclusión. El *Conqueror* recibió, pues, la orden de atacar al *Belgrano*, que se encontraba entonces a unas seis horas de navegación de las Fuerza de Tareas.





*Arriba: Salvamento de los hombres del* ***Belgrano****.*
*Abajo: Uno de los rescatados se reencuentra con su familia.*

En el momento en que el *Conqueror* lanzó su ataque, el *Belgrano* y su escolta continuaban siguiendo una ruta irregular, en zigzag, a unos 50 kilómetros al exterior de la zona de exclusión. La redacción exacta de la orden dada al submarino está aún protegida por el "Acta de Secretos Oficiales" (Official Secrets Act). Lo que se sabe, sin embargo, es que el *Conqueror* se aproximó al crucero y le lanzó dos o tres torpedos Mk-8.

Al producirse el lanzamiento, el *Belgrano* modificó su curso de 280 y tomó tumbo al noroeste, hacia el cuerpo principal de la fuerza de tareas, que se encontraba a proa, por estribor. Mientras el crucero efectuaba su movimiento de giro lo alcanzaron dos de los torpedos, uno en la proa y, pocos segundos más tarde, otro en la popa.



Los torpedos lanzados por el *Conqueror* eran de modelo anticuado (MK-8), de trayectoria rectilínea (un arma concebida durante la Segunda Guerra Mundial), y de alcance limitado a unos 4.500 metros, y no torpedos Tigerfish MK-24 filodirigidos y con autoguiado terminal, cuyo alcance está estimado entre 35 y 50 kilómetros. Disparado a una distancia de unos 5 kilómetros a las 16, hora local, el primer torpedo alcanzaba al crucero a proa, por babor, matando entre 8 y 10 hombres. La parte del barco que abarca la cubierta de proa se hundió hasta la altura de la torreta A.

El segundo torpedo hizo impacto hacia popa, en la parte inmediatamente posterior a la sala de máquinas, destruyendo el sistema de mando del timón. Unos 250 hombres murieron o quedaron atrapados allí. Más tarde, el comandante del navío afirmó que las explosiones habían destruido las comunicaciones internas y externas. Menos de diez minutos después de haber sido alcanzado, el *Belgrano* ya había tomado una escora de 15 grados.

## Dos navíos de salvamento atacados por los Lynx

Diez minutos más tarde, la escora era de 21 grados. El comandante decidió que no podía hacer otra cosa que dar la orden de abandonar el barco. Se lanzaron 70 balsas autoinflables, que podían contener veinte hombres cada una.

El *Belgrano* se dio vuelta y se hundió una hora después de haber sido tocado, es decir, a las 17 hora local. Se encontraba, según los británicos, a 55 grados 27 minutos de latitud sur y 61 grados 24 minutos de longitud oeste, al sureste de la Isla de los Estados y a unos 65 kilómetros al sur de Burdwood Bank.

Al llegar la noche se levantó viento y el mar empeoró. Las ráfagas alcanzaban casi los cien kilómetros por hora y las olas los cinco metros de altura. Algunos botes iban sobrecargados, llevando hasta 30 hombres. Varios de los náufragos sufrían graves quemaduras, ya que nadie, de hecho, llevaba máscara o guantes "antiflash" en el momento del torpedeamiento.

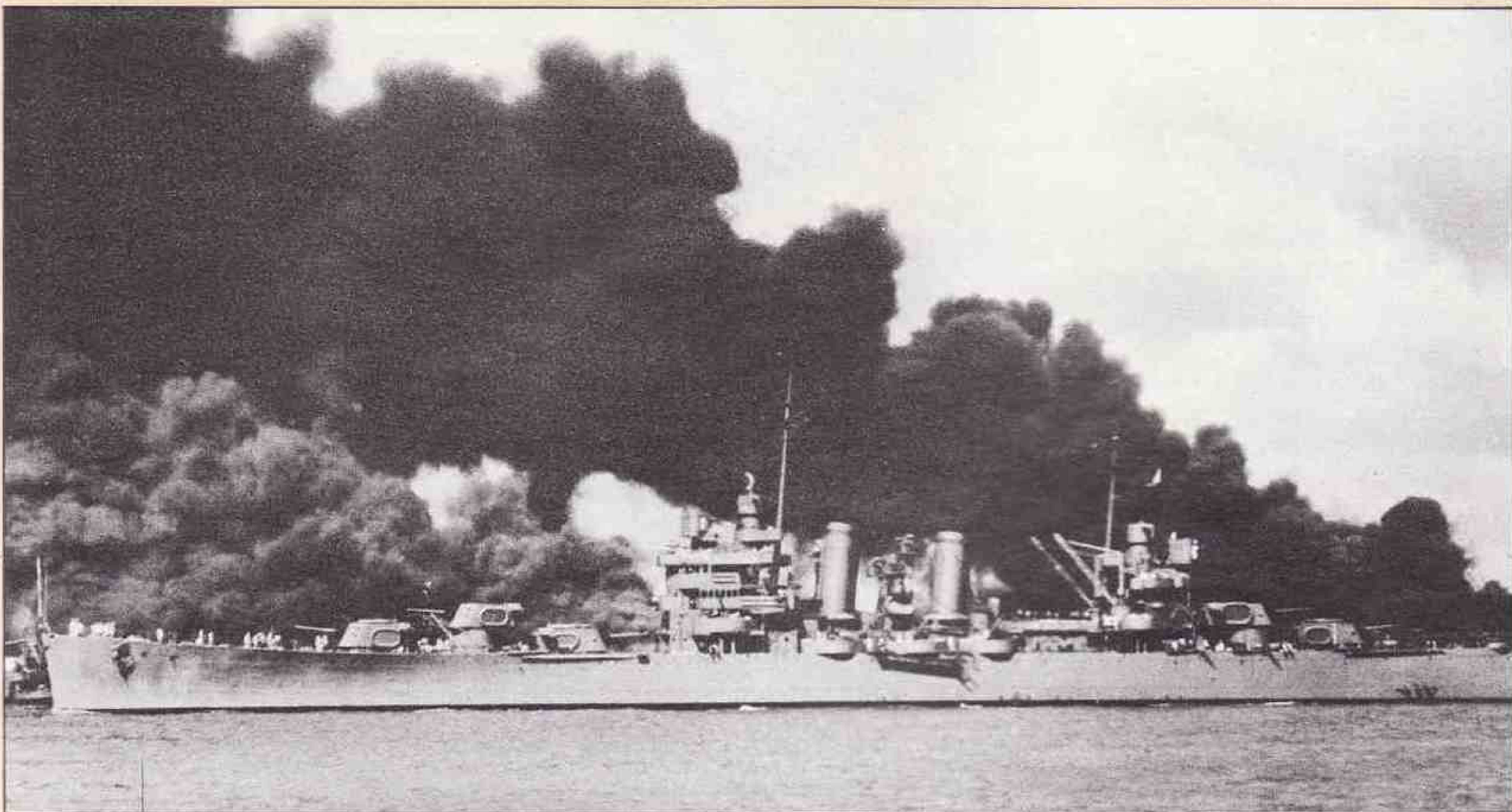
Durante las operaciones de salvamento, dos remolcadores armados argentinos, el *Alférez Sobral* y el *Comodoro Somellera*, estaban dedicados a la búsqueda de sobrevivientes cuando fueron atacados por un helicóptero Sea King, del *Hermes*. Según los británicos, los remolcadores estaban a unos 160 kilómetros al interior de la zona de exclusión y abrieron fuego. El piloto del Sea King solicitó el apoyo de dos helicópteros Lynx con base en las fragatas que se encontraban en esos parajes. Los Lynx están armados con misiles antibuques Sea Skua. El *Comodoro Somellera* fue hundido y el *Alférez Sobral* gravemente dañado. Su capitán y siete miembros de la tripulación fueron muertos.

## El "General Belgrano"

*Argentina compró en 1951, por 7 a 8 millones de libras, el crucero* ***USS Phoenix****, que había sido puesto en servicio en 1939. Justo antes de serle enviado había sido enteramente reconstruido y modernizado, y equipado con cajones antitorpedos bajo la línea de flotación.*

*Contaba con un blindaje cuyo espesor variaba de los 37,5 mm a los 100 mm. Fue equipado con radares de vigilancia New Dutch y armado con misiles superficie-aire Sea Cat en afustes cuádruples, estimándose en 70 el total de la dotación de esos misiles. Contaba asimismo, a popa, con instalaciones para recibir dos helicópteros.*

*Pero, lo que verdaderamente fue una ironía del destino dentro del cuadro del torpedeamiento del* ***Belgrano****, es que ese crucero, cuando todavía era el* ***USS Phoenix****, fue uno de los raros sobrevivientes del ataque japonés a Pearl Harbor, ataque que decidió a los Estados Unidos a acudir en ayuda de los británicos en la Segunda Guerra Mundial.*



# La potencia de fuego de la armada británica

*Arriba: Misil Ikara que equipa a las fragatas de la clase* Leander. *Lanza un torpedo antisubmarino, con sistema de autodirección.*

*Abajo: El Sea Dart es un misil antibuque y de defensa antiaérea a distancia media.*

En los tres días que siguieron a la caída de Port Stanley, el lunes 5 de abril, los portaviones *Invincible* y *Hermes* dejaban Portsmouth hacia el Atlántico Sur, llevando en su estela una escuadra de más de cuarenta barcos de guerra. Pero la Marina Real, que fue el instrumento principal de la reconquista de las Malvinas, no era ya la que había desembarcado sus infantes durante el asunto de Suez, en 1956, y aún menos la que había volcado hombres y vehículos a millares en las playas de Normandía, durante el desembarco de junio de 1944.

Entre el fin de la Segunda Guerra Mundial y la revisión de la política exterior y de defensa del Reino Unido que siguió a la crisis de Suez de 1956, la Marina Real había cumplido un doble papel: la participación en la OTAN y la defensa del Imperio Británico. Sus buques estaban, pues, previstos ya sea para la lucha antisubmarina (ASM), para hacer frente a la creciente amenaza de los sumergibles soviéticos, ya sea para prolongar la intervención de la potencia aérea más allá del radio de acción de esas fuerzas con base en tierra. La segunda misión fue abandonada en 1966, sumada a la decisión de no construir más portaviones. Habían dos razones para ello: La rápida evolución de los hechos en el Imperio, después de Suez, autorizaba a pensar que muy pronto no se tendría más necesidad de una fuerza de policía a escala mundial. Y, sobre todo, la elevación de los precios de las nuevas armas, muy superior a la tasa general de inflación, en una Gran Bretaña cuyo coeficiente de crecimiento se ahogaba, significaba que, dada la misma proporción de renta nacional, el país no podría ya permitirse comprar armamentos modernos sino en número cada vez más limitado.



## Los "cruceros agujereados"

La otra única opción consistió en comprar la misma cantidad de armas aumentando el peso financiero de la defensa, lo que era imposible políticamente, en esa época, y económicamente a largo plazo. Este segundo aspecto está siempre de actualidad.

Los actuales portaviones de la clase *Invincible* y *Hermes* no son de la misma especie que el *Ark Royal*. La flota posterior a 1966 fue concebida casi exclusivamente con vistas a la lucha antisubmarina en el Atlántico Norte, con el apoyo de aviones con base en tierra, de la RAF y las demás fuerzas aéreas aliadas. Al filo de



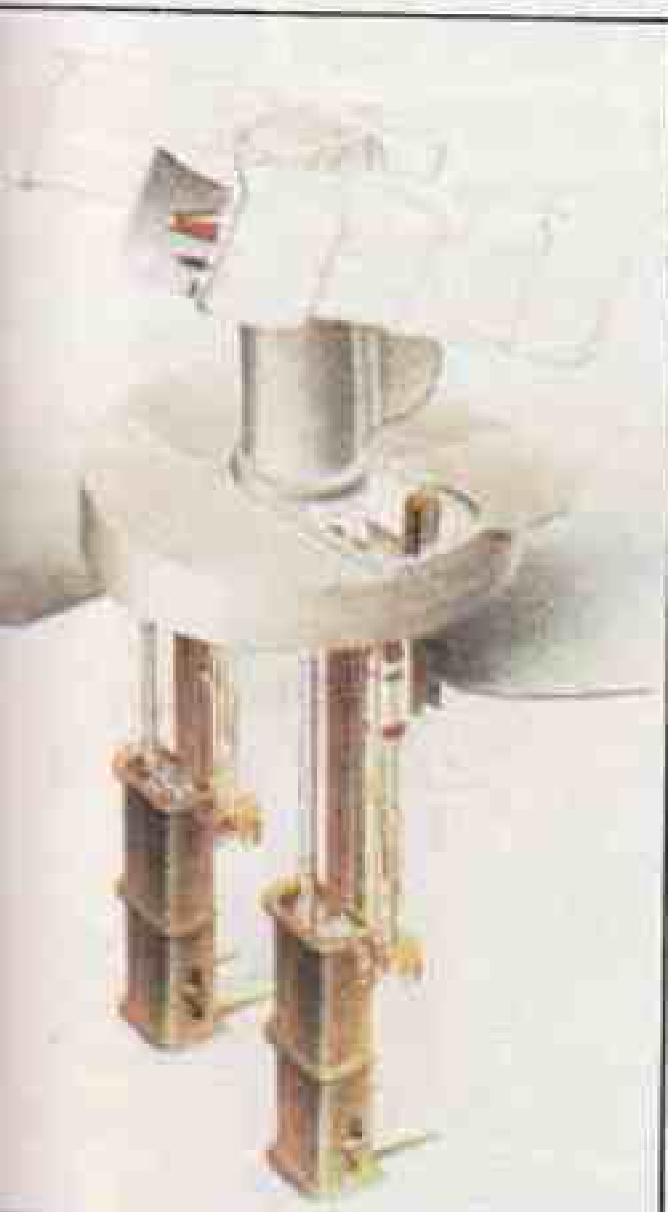


***En alto:*** *el Seawolf equipa a ciertas fragatas de la clase Leander.*

***En recuadro:*** *el sistema de rastreo.*

***Abajo:*** *un lanzador standard de Seawolf.*

***Más abajo:*** *montaje ligero de tubos de lanzamiento Seawolf.*



las décadas de 1950 y 1960 el helicóptero se había revelado, por otra parte, por su aptitud para el vuelo estacionario y su velocidad muy superior a la de un submarino, como una excelente plataforma para la ASM. Destructores y fragatas fueron reacondicionados para el empleo de helicópteros. Pero estos últimos debían ser relativamente ligeros y, por lo tanto, subequipados en materia de medios de detección y de procesamiento de la información detectada. Además, cada buque no podría llevar más que uno o dos de ellos.

De ahí la necesidad de concebir un barco que permitiera utilizar esos helicópteros en las muy duras condiciones del Atlántico Norte. Y, como el helicóptero necesita una plataforma de vuelo despejada de obstáculos, el nuevo barco, con su longitud de cubierta lisa y sus superestructuras lateralmente desplazadas, iba a parecerse a un portaaviones clásico. Para evitar dar la impresión –falsa– de que la Marina había eludido gentilmente la decisión de 1966, esos barcos llevaron durante mucho tiempo la designación de *''Through-deck cruiseres''*, es decir ''cruceros de cubierta-plataforma'', lo que originó en el arma aeronaval, bastante maltratada, el nacimiento del despectivo mote de ''cruceros agujereados''.

Esos buques eran, además, susceptibles de cumplir con otras misiones por un gasto suplementario mínimo. Podrían servir de base de operaciones de comandos, porque los de la Marina necesitaban del apoyo de un buque que ofreciera una amplia plataforma para helicópteros. El *Hermes*, demasiado corto para poder servir a aviones de planos fijos, había sido acondicionado desde los años 60 para transporte de comandos, pero hasta más tarde no fue equipado para la lucha antisubmarina. Además, una versión ''navalizada'' del Aparato de Despeque Corto/Vertical (SVTOL) Harrier, avión de ataque a tierra de la RAF, podía ser embarcada para dar caza a los aviones soviéticos de patrulla marítima de largo radio de acción, quedando sobrentendido que la acción aérea principal sería siempre la de la Royal Air Force, partiendo de sus bases.

Así, al desencadenarse el conflicto de las Malvinas, los principales navíos de guerra británicos eran los tres portaviones de lucha antisubmarina *Hermes*, *Invincible* y*Bulwark* (este último en dársena, a la espera de convertirse en chatarra), con el gemelo del *Invincible*, el *Illustrious*, en espera de ser comisionado. Todos estaban armados con helicópteros pesados ASM Sea King y con Sea Harriers FRS1 de disuasión marítima SVTOL. Además, el *Hermes* y el *Invincible* estaban armados con misiles superficie-aire Sea Cat y Sea Dart, que ayudarían a los destructores y fragatas a mantener su cobertura de defensa aérea.

## Exocet MM-38 y Sea Wolf

En nuestros días, la diferencia entre un destructor y una fragata no es evidente. El destructor es normalmente más grande, pero los buques ingleses de esa clase, Tipo 42, tienen un desplazamiento ligeramente inferior al de las fragatas Tipo 22, las más grandes. El destructor es, en principio, responsable de la defensa antiaérea cercana a los portaviones, pero en las Malvinas fueron las fragatas las que aseguraron esa defensa. En realidad, la diferencia es cuestión de misión. La fragata está concebida con vistas a una función única, la funcion ASM, mientras que el destructor es polivalente. Así, los Tipo 42 aseguran la defensa antiaérea en zona con sus misiles Sea Dart, el fuego superficie-aire o superficie-superficie con su potente artillería de 4,5 pulgadas y la misión ASM con sus torpedos y su helicóptero de dotación, un Lynx HAS-2, el cual es también capaz de intervenir contra objetivos de superficie, especialmente las pequeñas lanchas rápidas lanzamisiles, con sus cohetes de trayectoria rasante Sea Skua.

La fragata Tipo 22 está destinada exclusivamente a las operaciones ASM con sus lanzatorpedos de a bordo





*Arriba: tiro de un misil Seawolf a partir de un lanzador de Sea Cat modificado.*

*Arriba a la derecha: un helicóptero Sea Lynx de la Royal Navy equipado con misiles Sea Skua. Los Sea Skua son misiles ligeros de trayectoria rasante y poseen un sistema de guiado semi-activo, que utiliza el radar Ferranti Sea Spray para la iluminación del objetivo.*

*Abajo: cañones Oerlikon de 20 mm. en acción a bordo del HMS Endurance.*



y sus dos helicópteros Lynx. El resto de su armamento, el misil de defensa puntual contra aviones y contra misiles Sea Wolf, y el misil superficie-superficie Exocet MM-38, sirven únicamente para su autodefensa. En realidad, como el Sea Wolf es un misil más moderno, y como la versión mejorada del Sea Dart había tenido que ser cancelada por falta de fondos para su fabricación, fueron las fragatas armadas con los Sea Wolf *–Broadswood, Brilliant* y *Andrómeda–* las que demostraron constituir el mejor de los sistemas de armas de protección antiaérea de la flota, después del Sea Harrier. Pero el alcance del Sea Wolf no es más que la quinta parte del de los Sea Dart. Por ello las fragatas debían permanecer muy cerca de los portaviones, para asegurar su defensa.

Los otros tres destructores de la Marina Real (todos los demás eran del Tipo 42), eran buques de una especie totalmente diferente, ya que su desplazamiento era al menos la mitad mayor que el de los del Tipo 42. El Tipo 82 *HMS Bristol* era, bajo muchos aspectos, el padre del Tipo 42 (o, más precisamente, el Tipo 42 fue una especie de modelo reducido, después de la anulación de la orden de construcción de otros tres destructores del Tipo 82). El *Bristol* había sido construido en base a los sistemas de armas misil Sea Dart y torpedo ASM Ikara. Estaba armado, además, con un cañón de 380 mm Mark VIII, muy reciente para la época. Su misión primaria era el acompañamiento del futuro portaviones CVA-01. El sistema de armas Ikara había sido estudiado en Australia y comprendía un misil dirigido que, al final de su trayectoria, lanzaba un torpedo antisubmarino de conducción automática hacia el emplazamiento estimado del enemigo.

## Sea Dart y Sea Slug

Los destructores *Antrim* y *Glamorgan*, de la clase del *County*, eran más antiguos que los del Tipo 82. Ellos también habían sido destinados a la escolta de portaviones, si bien con la posibilidad secundaria de cumplir misiones autónomas. Su armamento, a pesar de las reestructuraciones, pertenecía a la generación precedente de la Marina Real. Contaban con un sistema de armas para defensa antiaérea en zona en base a misiles Sea Slug, pero éste muy diferente a su sucesor, el Sea Dart. El guiado del Sea Slug se hacía a lo largo del pequeño rayo de luz del radar del iluminador de objetivos de a bordo, hasta el impacto sobre el blanco seguido por el radar. Pero para largo alcance ese guiado se hacía impreciso por el alargamiento del haz luminoso. A fin de superar esa dificultad, el Sea Dart está dotado de un dispositivo guiado hacia los ecos de radar reflejados por el objetivo. Eso es lo que se llama guiado semiactivo (por oposición al autodireccional o guiado activo, en el que el radar de designación del objetivo está montado en el mismo misil, caso del Exocet, por ejemplo). Esto da al misil una precisión muy superior a la de los misiles "esclavos del pequeño haz luminoso", como el Sea Slug.

Durante la guerra de las Malvinas, los Sea Slug no jugaron más que un papel modesto. El *Antrim* intentó utilizar esos misiles en disparos de barrera antiaérea, pero con resultados mediocres. Más acertadamente, el *Glamorgan* los utilizó sobre blancos terrestres.

## El Sea Cat y su versión modernizada

Contrariamente a lo acostumbrado en la Marina Real, los destructores de la clase *County* disponen además de un sistema de defensa antiaérea puntual en base a misiles Sea Cat. Este es de guiado óptico, un disparador que actúa sobre una palanca, siguiendo al blanco con sus largavistas fijos. Con ese sistema se equipó nada más que a los buques de asalto *Fearless* e *Intrepid*.

La versión siguiente fue el GWS-22, que asociaba al sistema un radar de control de disparo Tipo 903. Fue montado en todos los buques armados con Sea Cat, a excepción de las fragatas Tipo 21. Estas últimas debían recibir al sucesor del Sea Cat, el Sea Wolf, pero los obstáculos hallados en este último tuvieron como consecuencia la instalación, en su lugar, de un Sea Cat modernizado, el GWS-24, que utiliza un sistema de TV en circuito cerrado en lugar de los largavistas gemelos.

La torreta doble de 380 mm Mark VIII de la clase *County* fue reemplazada por un modelo Mark VIII único en los modelos siguientes, por ser éste más ligero, más preciso y por disfrutar de un control de disparo totalmente automatizado. El hecho de armar a un navío de guerra sólo con uno o dos cañones puede parecer sorprendente si nos referimos al número de bocas de fuego comunes en las flotas de la Segunda Guerra Mundial. Pero estas pocas piezas tienen una enorme potencia de fuego. Un cañón Mark VIII puede disparar 5.000 kilogramos de obuses por minuto, y el afuste doble Mark VI cerca de 8.000.

Los destructores de la clase *County* operaban con helicópteros ASM Wessex HAS-3, hoy casi totalmente reemplazado por el Sea King; este último sigue actualmente un programa de modernización que le llevará del standard HAS-2 al HAS-5; recibirá también un equipo de interpretación de escuchas de calidad técnica netamente superior. Estos destructores fueron equipados con el misil antinavíos que iba a convertirse en el arma superficie-superficie normalmente adoptada para la Marina Real, el Exocet MM-38.

La marina britanica no usa las demás versiones del Exocet, el AM-39 disparado desde aeronaves o el SM-39 que se lanza desde submarinos. Ha adoptado el British Aerospace Eagle y el Harpoon norteamericano.

Hoy, los esfuerzos de los británicos en materia de fragatas deberían llevar, razonablemente, a un programa que se inspirase en la clase muy lograda de las *Leander* Tipos 12 y 12 M, que se habían perfeccionado directamente en base a las enseñanzas de la Segunda Guerra Mundial, pero que al final de la serie habían sido consideradas demasiado costosas.

## Los defectos del Tipo 21

Una de las componentes de la Marina Real había sufrido duramente la redefinición de sus misiones: la flota de apoyo logístico o Royal Fleet Auxiliary (RFA). Sus unidades, tripuladas por dotaciones de la marina mercante, aseguran el reabastecimiento y las bases de apoyo en el mar para las agrupaciones operacionales de la Marina Real. Con la declinación de esta última y la concentración de su empleo en la zona de responsabilidad de la OTAN, entonces próxima a sus bases, las necesidades de apoyo logístico en el mar decrecieron sensiblemente.

Los planos de los ocho buques de la clase *Amazon*, Tipo 21, predecesor del Tipo 22, habían sido calculados según las normas de la marina mercante con la esperanza de reducir su costo. Fue el único caso registrado en la historia de la Marina Real, y de hecho costaron más caros que los del Tipo 12, y no pudieron ser armados con misiles Sea Wolf como se esperaba. Defecto más grave todavía, sus planos no habían previsto ningún margen de seguridad, desperdiciando la posibilidad, en el cuadro de la modernización del barco hacia la mitad de su vida útil, de reemplazar sistemas obsoletos por otros modernos. Así es que los Tipo 21 no brindan el lugar necesario para los Sea Wolf, ni para el ordenador de mando y control CACS-I.

La clase de las *Leander*, las más grandes entre las fragatas, fue en su mayoría modernizada y subdividida en tres lotes. El primero recibió el sistema de armas ASW Ikara como armamento principal; el segundo, misiles superficie-superficie Exocet, en tanto que el tercero sufrió una reestructuración parcial para recibir el sistema de defensa antiaérea puntual Sea Wolf. Las fragatas más antiguas del Tipo 12 modificado, o de la clase del *Rothesay*, habían sido también reestructuradas, para entrar en el standard de las no modernizadas del tercer lote de la clase *Leander*.

Los demás grandes buques de la Marina Real comprenden los barcos especiales para la guerra anfibia, las unidades con plataforma de aterrizaje (LPD) y los buques de apoyo logístico (LSL). El LPD es un buque de asalto capaz de poner en tierra de 400 a 750 hombres, embarcaciones anfibias y helicópteros, con medios de transmisión a bordo del nivel de un Puesto de Mando de Brigada (PM), y una cierta capacidad de defensa antiaérea, con sus cuatro lanzadores cuádruples de Sea Cat.

El asalto de los LPD debía ser respaldado por la acción de los LSL que transportaban los abastecimientos, las municiones y el equipo pesado necesarios para el sustento de las operaciones terrestres. Los desembarcos en las Malvinas, demasiado importantes para satisfacerse con dos LPD y seis LSL, tuvieron que ser organizados con el concurso de barcos mercantes requisados, especialmente el *Canberra*, más un cierto número de ferryboats para vehículos.

Los submarinos de la Marina Real se dividen, actualmente, en aquellas clases propulsadas por motores diesel-eléctricos y las de propulsión nuclear. Además de sus cuatro submarinos Polaris, la flota inglesa posee once submarinos de propulsión nuclear (SSN), y dieciséis con motores diesel-eléctricos (SSK). Aunque todos sean capaces de atacar objetivos en superficie, su misión principal es la lucha antisubmarina (ASM).

La mitad de la flota de los SSN fue desplegada allí; el hecho de que era imposible detectarlos para los argentinos, y la potencia de sus propios medios de detección y de destrucción, bastaron para paralizar totalmente a la Marina de Guerra argentina.

***Arriba:*** *el Sea Wolf. Esta misil comprende motores cohete en tandem con un control de puntería integrado que mejora su alcance y precisión.*

***Al pie del la página:*** *el Sheffield, que se hundiría tras haber sido alcanzado por un misil Exocet.*








# El Army Air Corps



*El mismo año del conflicto de Malvinas, el Army Air Corps (AAC) celebraba con el fasto tradicional sus bodas de plata, el 25 aniversario de la creación de la aviación ligera del ejército de tierra británico, el 1º de setiembre de 1957.*

*La Joint Experimental Helicopter Unit (JEHU, unidad interarmas experimental de helicópteros), se creó en 1955. Esta fecha marca el principio de una relación estrecha entre el ejército y el helicóptero, asociación que derivó hoy en la constitución de unidades de helicópteros de combate. El primer helicóptero adscripto a la JEHU fue un Saro Skeeter de reglaje de artillería, admitido en servicio en 1956. Cuando se creó el Cuerpo en 1957, su misión era el empleo de aviones livianos y de helicópteros sin armamento, de un peso inferior a 1.800 kilogramos. Esta decisión dejó a la RAF la carga de los grandes helicópteros, como el Whirlwind y el AAC las preocupaciones de la menudencia, como el Auster, el Skeeter y el Bell 47.*

*Hasta su relevo por especialistas de mantenimiento y de puesta en marcha del REME, el mantenimiento de las naves del AAC estuvo a cargo de equipos de especialistas no-navegantes de la RAF. La base aérea de Middle Wallop se convirtió en el gran centro logístico y de instrucción del AAC.*

*En la actualidad el AAC tiene en servicio una treintena de aeronaves de ala fija, con los pioneros aviones Chipmunk y los Beaver "todo uso", pero también unos 300 helicópteros Scout, Gazelle, Lynx y Alouette II.*




*Un regimiento del Army Air Corps comprende dos escuadrones, uno de ellos dotado de Gazelle para misiones de reconocimiento y el otro con Scout armados de misiles SS-II o de Lynx armados con TOW para el ataque a blindados. Cinco de estos regimientos están estacionados en la República Federal de Alemania, con escuadrillas de enlace con Gazelle en Berlín y Wildenrath. Otro regimiento está estacionado en Aldergrove y Omagh, en el Ulster. Además de sus escuadrones orgánicos, está reforzado por un destacamento permanente del AAC de Alemania y por una escuadrilla de Beaver.*

*En la propia Inglaterra el 7º Regimiento cuenta con un escuadrón en Netheravon y con la escuadrilla Nº 3 estacionada en Topcliffe, Yorkshire, mientras que la escuadrilla Nº 2 está reservada para su afectación a la fuerza móvil de la OTAN. Netheravon es la base de estacionamiento del Escuadrón 656, que participó con sus Gazelle en la guerra de las Malvinas. El Escuadrón 657 tiene su base en Oakington.*

*El Army Air Corps es una gran unidad geográficamente muy dispersa: mantiene tres Gazelle en Belice, doce Scout en Hong Kong, de los cuales dos están destacados en Brunei en apoyo de los Gurkhas estacionados en Borneo, lo que constituye un excelente entrenamiento de vuelo sobre la jungla. Dos escuadrillas livianas de tres Alouette II cada una fueron destinadas a Chipre, una a disposición de las Naciones Unidas. En Canadá, en la base de Suffield, en Alberta, una unidad británica de helicópteros Scout armados con misiles SS-II utiliza el polígono para entrenarse en el tiro antitanque.*

# Los argentinos destruyen el Sheffield



El último capítulo de la historia del *Sheffield* había comenzado más bien apaciblemente, sin ningún indicio que hiciera prever una tragedia próxima. En el mes de marzo de 1982, el destructor había tomado parte en los ejercicios de la OTAN "Spring Train" (Entrenamiento de Primavera) y había regresado a Gibraltar para reaprovisionarse. Fue entonces cuando un curioso acontecimiento acaparó bruscamente los grandes titulares de los diarios británicos: Los argentinos habían desembarcado en las Georgias del Sur.

*El* ***Sheffield*** *llevaba un nombre ilustre. Fue uno de los primeros escoltas que se unió a la Fuerza de Intervención.*

Pronto se hizo evidente la posibilidad de un conflicto armado y el *Sheffield*, como los demás navíos de escolta presentes en Gibraltar figuraron entre los primeros que se unieron a la Fuerza de Intervención que zarpó de Portsmouth el 5 de abril. El *Sheffield* tenía un nuevo comandante, James Salt, de 42 años de edad.

La misión del *Sheffield* en la flota de intervención consistía en proteger a los dos portaviones: el *Hermes*, buque insignia, y el *Invincible*. Así, el 4 de mayo el *Sheffield* estaba en posición a unos 35 kilómetros delante del *Hermes*, en algún lugar en la vecindad de las Malvinas. El tiempo era frío pero claro y el mar relativamente calmo. El navío estaba en estado de alerta número 2, es decir, vigilancia en los puestos de defensa, lo que permitía a los 290 oficiales y tripulantes organizar guardias de seis horas, que les dejaban más descanso que la exigente alternativa de cuatro horas. De hecho, el golpe sobrevino a las 10 hora local. En el

preciso momento del desayuno, según la tradición de la Marina Real.

El comandante estaba en el puente; la sala de operaciones, un piso más abajo, se hallaba con dotación completa y en plena actividad. La emisora del barco estaba enviando, por satélite repetidor, un mensaje del buque insignia destinado al Estado Mayor de la Flota, en Northwood. El radar principal de vigilancia del *Sheffield* había sido cortado. Era un equipo tipo 966, versión mejorada del tipo 965. El corte había sido para evitar a la vez las interferencias a la transmisión vía satélite, y que los argentinos pudieran localizar a la fuerza de intervención.

Para compensar la falta de vigilancia por radar en el *Sheffield*, la pantalla del *Hermes* estaba comunicada con la suya por un sistema de transmisión de datos.

Esas precauciones fueron vanas. Los detalles son poco conocidos, pero parece que la pantalla principal de radar del *Hermes* identificó a tres aviones enemigos. A falta de identificación más positiva, se supuso que eran interceptores Mirage III. Unos helicópteros Lynx estaban en el aire y su equipo electrónico debía permitirle detectar las emisiones de radar de aviones hostiles, y también precisar su tipo y frecuencia. Pero se hallaban demasiado lejos y demasiado alto para poder captar una emisión de los aparatos argentinos que, por otra parte, volaban deliberadamente muy bajo y no habían puesto en funcionamiento su radar de búsqueda.

Tampoco eran Mirage III, sino novísimos aviones de ataque marítimo "Super Etendard", equipados cada uno con un gran depósito suplementario de combustible y un misil antibuques Exocet AM-39. Sabiendo que los británicos disponían de un buen equipo de contramedidas electrónicas, los pilotos argentinos tenían la consigna de no utilizar los radares Agave a una distancia superior a los 45-50 kilómetros de su objetivo.

## Los Super Etendard al ataque

El *Sheffield* y los demás barcos de escolta tenían su propio equipo de detección electrónica, pero no habían tenido tiempo de introducir en la memoria de los ordenadores las características del Exocet, en tanto que artefacto hostil. El problema era complicado por el hecho de que numerosos otros radares, como los de alerta de la fuerza de intervención, emitían en la misma frecuencia que los sistemas de guiado de los Exocet. De ello resultó que los equipos electrónicos británicos no pudieron interpretar a tiempo los ecos recibidos. A través de los cristales del puente, el comandante Salt percibió las llamas y el humo del propulsor del artefacto...

Sólo tuvo tiempo para vociferar por el micrófono del sistema de altavoces de a bordo: "Pónganse a cubierto", dando así cuatro o cinco segundos de tiempo a la



***A la derecha:*** *Incluso en la sala de operaciones el personal lleva cogullas y guantes antiexplosiones. Cuando el* ***Sheffield*** *fue tocado, las fibras artificiales de las camisas y pantalones suministrados por la Marina británica se fundieron.*
***Debajo:*** *El único cañón de 115 mm Mk 8, en el castillo del* ***Sheffield****; su potencia igualaba a la de los cuatro, seis o incluso ocho cañones de 120 mm de los escoltas de la Segunda Guerra Mundial.*
***Encuadrado:*** *La doble rampa de lanzamiento de misiles Sea Dart del* ***Sheffield*** *aprovisionada y lista para disparar. Pero este armamento, muy elaborado, nunca le sirvió para el combate y no pudo impedir su destrucción por un Exocet que volaba a ras de las olas.*



tripulación para arrojarse de bruces sobre la cubierta.

El Exocet hizo impacto en el barco por estribor y hacia el medio, a nivel de la cubierta N° 2, una planta por debajo del puente de proa. Como el ángulo de llegada fue de unos 30 grados con relación al eje del navío, el proyectil penetró por la sala de máquinas de proa y prosiguió su trayectoria sin explotar, más allá de las turbinas y atravesó el mamparo estanco posterior. Todos los que se encontraban en cubierta o en la sala de operaciones creyeron oír una formidable explosión, pero las fotografías tomadas después del impacto demostraron que los 165 kilogramos de la carga explosiva no habían detonado, y que el ruido y el efecto del choque debían, pues, atribuirse al impacto de los 660 kilogramos de peso total del proyectil.

## Los destrozos del Exocet

Aunque la ojiva no explotó, los destrozos causados fueron enormes. El tanque principal de combustible se incendió. Los que observaban la escena desde el *Hermes* vieron una columna de humo blanco elevarse por encima del navío. El fuerte calor desprendido por el fuel oil en llamas inflamó la pintura, las vainas de PVC de los cables, la espuma de goma de los cojines y todos los demás materiales inflamables, llenando las crujías de espeso humo tóxico. El comandante Salt habría de referir: "Por increíble que esto parezca, toda la parte del navío se encontró llena, en quince o veinte segundos, de un humo negro, ácido y picante que provenía sobre todo de las vainas de los cables y de la pintura. Y después, por supuesto, el fuel oil y los demás combustibles se inflamaron".

Los hombres del centro de socorros y de la sala de mandos de las máquinas eran los únicos que podían mantener el buque en marcha. Pero sin electricidad los equipos de bombeo y otros equipos de lucha contra incendio no funcionaban. La mayor parte de los oficiales y de los marineros encargados de esos sistemas, intentaron instintivamente ponerlos de nuevo en marcha, pero fueron asfixiados por el humo y los vapores tóxicos. Fueron ellos, así como el personal de una cocina cercana, los que formaron la mayoría de los veinte oficiales y tripulantes que perecieron.

El impacto del misil había destruido uno de los generadores principales en el compartimiento del motor de popa, el otro, en la proa, se negó a funcionar. Había a bordo dos generadores de auxilio, uno en cada extremidad del barco, pero el de proa estaba en reparación y a la espera de los repuestos, y el de popa falló. Sin energía eléctrica era imposible ventilar el barco y disipar el humo de la parte central; los equipos de lucha contra incendios se encontraron así cortados en las zonas en llamas. Y durante ese lapso el fuego ganó las superestructuras.

Los equipos individuales de protección contra el fuego no tenían ninguna posibilidad de poner fin a una

*La misión secundaria de los escoltas Tipo 42 como el Sheffield era proteger a los demás barcos contra un ataque submarino. Había a bordo un helicóptero Lynx, capaz de ejecutar diversas acciones ofensivas bastante lejos del escolta. Se percibe su hangar medio abierto. La cubierta de vuelo está constituida por una plataforma que se prolonga al puente de popa del navío.*

situación semejante. Se llevaron extintores de dióxido de carbono, pero fue imposible volverlos a llenar cuando quedaron vacíos. No se pudieron encontrar más que cinco aparatos respiratorios individuales, de suerte que sólo un puñado de hombres pudo afrontar el humo. Más aún, no teniendo esos aparatos más que una autonomía de diez minutos, los cinco hombres tuvieron que turnarse cada vez que se vaciaban, hasta que llegaron más aparatos respiratorios desde los otros buques.

Dos barcos, las fragatas *Yarmouth* y *Arrow*, se aproximaron cuanto pudieron al *Sheffield* para rescatar a los heridos, bañando el casco ardiente con sus mangueras. Desde otros buques llegaron helicópteros con extinguidores y aparatos respiratorios, pero ya era demasiado tarde. Las cubiertas quemaban de tal manera que se inflamaban las suelas de los zapatos. En algunos sitios hasta la chapa estaba calcinada. A pesar de los esfuerzos de los bomberos la situación se hacía insostenible y el comandante Salt dio orden de cesar la lucha. En efecto, aumentaba el riesgo de que explotaran los 22 misiles Sea Dart, unos 120 obuses de 115 milímetros, las cabezas de los torpedos y los lanzaseñuelos situados a proa.

Los heridos habían sido evacuados; unos hombres despavoridos, horrorosamente quemados, eran llevados en camillas a la enfermería del *Hermes*. Camarógrafos de la televisión británica, estratégicamente ubicados, filmaron el espectáculo. Todos los que vieron esas películas no pueden borrar de sus memorias las imágenes de esas heridas, que se habían agravado más al derretirse las ropas de poliéster.

## El Sheffield se hunde

El almirante Woodward aprobó la decisión de abandonar el barco, pero ante la sorpresa general esa ruina desventrada se negaba a hundirse. Entonces, el remolcador *Trishmen* recibió orden de llevar el buque hasta las Georgias, si era posible, o si no a la isla de Ascensión. Al menos, habría muchas lecciones que sacar de su examen por los expertos en construcciones navales. Dado el giro de los acontecimientos, se pudieron tomar fotografías de todas las estructuras destruidas, y todo lo transportable fue evacuado para someterlo a peritaje. Fue el examen profundo de esas fotografías lo que demostró que la ojiva del Exocet no había explotado.



Las superestructuras, en efecto, habían permanecido intactas. Ahora bien, en todos los disparos de prueba efectuados anteriormente con el Exocet, los barcos que sirvieron de blanco presentaron brechas enormes en sus cubiertas y en los blindajes laterales. Nada de eso hubo en el *Sheffield*, sino un gigantesco incendio en la parte central del barco. Primeramente, pareció que el remolque iba a lograrse, pero el tiempo empeoró y la tarea se hizo cada vez más penosa. El *Sheffield* acabó por hundirse el 10 de mayo. Desapareció en las profundidades del mar en alguna parte entre las Malvinas y las Georgias del Sur. Fue sin duda, para ese navío, un fin más digno que la disección a la que se habrían entregado minuciosamente los expertos.

## Uno de los más modernos de la Marina Real

La concepción de los escoltas Tipo 42 proviene de la decisión, tomada en 1966, de eliminar de la Marina británica a los portaviones tradicionales, así como a los cuatro escoltas grandes, de 6.000 toneladas, Tipo 82, que debían acompañarlos. El ministro de Defensa, Denis Healey, intentó primeramente resistir las presiones del Consejo Superior de la Marina, que quería suprimir pura y simplemente esos cuatro escoltas pesados. Después se llegó a un compromiso en favor de la construcción de un crucero escolta más ligero, menos oneroso y armado con misiles antiaéreos. Fue así como nació el Tipo 42, escolta de 3.500 toneladas, equipado con misiles dirigidos Sea Dart.

Su concepción y su construcción debían obedecer a un imperativo económico simple y estricto: reducir el costo de cada escolta, de 300 a 200 millones de francos y utilizar lo más posible los elementos ya estudiados y puestos a punto para el Tipo 82. Prácticamente, esto llevaba a renunciar al sistema de misiles antisubmarinos de largo alcance Ikara, así como a los sistemas de comando muy elaborados de los que debían estar dotados los buques Tipo 82.

Antes incluso de concluirse los planos en detalle, llegó el encargo de un primer escolta Tipo 42 a los Astilleros Navales de Vickers. Se llamó *Sheffield*, para que tomara el nombre de un crucero que fue desguazado para chatarra en setiembre de 1967.

Terminó sus pruebas a principios de 1975 y puso rumbo al sur, hacia la base naval de Portsmouth, donde el 28 de febrero debía tener lugar la ceremonia oficial de recepción del buque. El costo total de su construcción se elevó, entonces, a 230 millones de francos.

Siendo el primer ejemplar de una nueva clase de buques y portador de un nombre ilustre, el *Sheffield* suscitó mucho interés. Recuperaba las tradiciones de su predecesor y se benefició, por otra parte, con algunas ventajas materiales como el servicio de mesa de la cámara de oficiales, todo de acero inoxidable, que había sido obsequiado al primer buque de ese nombre por los maestros cuchilleros de la ciudad de Sheffield.

Los comentaristas se impresionaron por su aspecto compacto; otros expresaron reservas a propósito de la ausencia de medios de defensa antiaérea cercana. Otros, hasta hicieron notar que la cantidad de equipos instalados a bordo era tal que sería preciso retirar dos de los botes salvavidas centrales si se quería embarcar la más pequeña arma suplementaria.

Se había hecho todo lo posible, en el Tipo 42, para reducir el peso de cada elemento de manera que respetara el desplazamiento máximo que se había fijado, un tanto arbitrariamente, de 3.150 toneladas: un ancla en lugar de dos; una cocina en lugar de dos; un sistema manual de carga de los misiles Sea Dart, en lugar del

*CARACTERISTICAS DEL* ***SHEFFIELD***

***Desplazamiento:*** *3.750 toneladas; 4.100 toneladas a plena carga.*

***Longitud:*** *119,50 m en la línea de flotación; 125,60 m de eslora total.*

***Anchura:*** *14,30 m en la cuaderna maestra.*

***Calado:*** *6,70 m a plena carga.*

***Propulsión:*** *2 árboles portahélices COGOG: 2 turbinas a gas Olympus y 2 turbinas a gas Tyne; 56.000 CV a plena potencia; 8.500 CV a potencia de crucero.*

***Velocidad:*** *máx. 29 nudos; crucero, 18 nudos.*

***Armamento:*** *Una doble rampa de lanzamiento de misiles Sea Dart GWS30 con 22 artefactos; 1 cañón MK 8 de 115 mm y dos cañones Oerlikon Mk7 de 20 mm.*

***Aviación:*** *Un helicóptero Lynx armado con torpedos Mk 46 y con misiles Sea Skua.*

***Autonomía:*** *7.400 km a 18 nudos.*

***Tripulación:*** *26 oficiales, 273 hombres de tripulación.*

***Comienzo de construcción:*** *15 de enero de 1970.*

***Botadura:*** *10 de junio de 1971.*

***Entrada en servicio:*** *28 de febrero de 1975.*







dispositivo mecánico que se había previsto para el Tipo 82. E incluso un solo hangar para helicópteros en lugar de uno doble, aunque la experiencia demostró ampliamente la insuficiencia de un solo helicóptero.

En resumen, el Tipo 42 representaba la más pequeña plataforma de lanzamiento de Sea Dart que podía concebirse. Era de menor tamaño que los buques catalogados como fragatas en la marina norteamericana y no merecía casi el nombre de escolta, pero correspondía con bastante exactitud a lo que el señor Healey y el Ministerio de Finanzas habían autorizado: el modelo tenía al menos el mérito de ser poco oneroso y de permitir, así, la construcción de varios ejemplares.

## Razones invocadas por los británicos

Visto desde el exterior, el *Sheffield* parecía un hermoso barco pero, a bordo, la reducción de todas las dimensiones representaba numerosos inconvenientes. El más evidente era que no se tenía bien en el mar a causa de su cubierta de proa demasiado corta, que las olas barrían con mar encrespado acentuando el cabeceo. Habitualmente, todo nuevo modelo de buque de guerra de la Marina Real se beneficiaba con una mejor tenida en el mar con respecto al modelo precedente.



Pero cuando se hizo notar que una adición de diez o trece metros de eslora en el Tipo 42 tendría la doble ventaja de hacerlo más marinero y de disminuir el hacinamiento en sus cubiertas, la objeción fue desechada. Había que economizar un porcentaje del costo de construcción (el costo del casco, en efecto, representa menos del diez por ciento del costo total navío y el aumento de tonelaje no habría representado más que el diez por ciento del desplazamiento bruto previsto inicialmente).

En el interior del buque, la reducción de las dimensiones planteaba serios problemas, cuyas soluciones se tradujeron en graves insuficiencias de la eficacia militar. La disposición de la sala de operaciones era particularmente fastidiosa: los operadores de los diversos





**Encima y al lado:** *El fuego a bordo del* ***Sheffield*** *se hizo incontrolable rápidamente.*
**Arriba, a la derecha:** *Se distingue netamente el agujero hecho por el Exocet en la mitad del casco. El artefacto penetró enseguida en la sala de máquinas de proa, luego pasó por encima de las turbinas de gas y atravesó por fin el mamparo estanco de popa, sin explotar. En veinte segundos, el navío fue invadido por un humo negro, ácido y tóxico, despedido por los cables y la pintura en llamas.*
**Encuadrado:** *El comandante del* ***Sheffield****, Sam Salt, da una conferencia de prensa en Gran Bretaña.*
**Extremo izquierdo:** *Los supervivientes del* ***Sheffield*** *llegan por avión a Brize Norton.*

equipos de guerra electrónica, de radar, de sonar y de transmisiones no podían, sino muy dificultosamente, intercambiarse las informaciones necesarias para el trabajo de cada uno. Se hizo mucho hincapié en esa laguna en la capacidad de integrar las diversas funciones del centro de informaciones/operaciones. Los especialistas británicos en electrónica intentaron explicar así la incapacidad del Sheffield para hacer frente al ataque dirigido contra él. Idénticas razones se dieron después de la pérdida del *Coventry*. No bastaron, sin embargo, para explicar la pérdida de los dos navíos.

El sistema manual de elevación de los Sea Dart no habría de ayudar, tampoco, a mantener una cadencia rápida de lanzamiento. Pero se arguyó que como no había más que 22 misiles a bordo una manipulación rápida no habría conducido más que ¡a vaciar más de prisa el pañol! Las dimensiones reducidas del buque no dejaban ningún espacio disponible para instalar el viejo sistema de misiles antiaéreos Sea Cat, incluso si las restricciones de costo lo hubieran permitido. Cuando el *Sheffield* entró en servicio, uno de sus visitantes se extrañó al oír al comandante decirle que toda adición de armamento, por poca que fuera, no podía hacerse más que a condición de retirar algunos botes salvavidas. Esto se verificó cuando, en mayo de 1982, los escoltas supervivientes del Tipo 42 se vieron obligados a instalar un doble afuste de 30 mm y un cañón de 20 mm en el centro de la cubierta superior en el lugar de esas embarcaciones. No había otra solución no sólo por falta de lugar disponible para el emplazamiento sino también para no aumentar el peso de la superestructura, lo que habría restringido aún más su margen de estabilidad, ya insuficiente.

## Unos radares ineficaces

Por otra parte, en el momento de la concepción del Tipo 42, el único radar de vigilancia disponible era el venerable modelo 965, creado a principios de los años 50 para detectar a los bombarderos subsónicos rusos que volaban a mediana altitud, cuya velocidad de procesamiento era mucho más reducida para perseguir a objetivos supersónicos y que era incapaz de detectar objetos que volaran muy bajo.

El radar de vigilancia y de detección de superficie, modelo 992-Q, no era mejor. Durante la guerra de las Malvinas fue incapaz de detectar aviones que volaban por encima de las islas. Se había hecho una tentativa tardía para remediar las deficiencias más evidentes del modelo 965, modernizando su sistema de procesamiento, pero la proposición de modernizar de la misma manera el modelo 992-Q había sido rechazada por razones financieras. De hecho, hubiera sido aún más importante mejorar el 992-Q que el 965, pues en el dispositivo de seguridad de las Malvinas era el radar 992-Q el que tenía la misión esencial de distribuir los objetivos a los de persecución de los Sea Dart.

No fue sino hasta después de la construcción de diez escoltas Tipo 42 que el problema de la tenida en el mar se resolvió mediante la decisión de alargar el casco; es decir, que se le añadieron por la proa los algo más de doce metros que le hacían falta. Eso descongestionó la zona viva y permitió agrandar el pañol de misiles, pero evidentemente no mejoró nada en la popa. Sin embargo, la adición de casi sesenta centímetros a la anchura de la cuaderna maestra mejoró el margen de estabilidad y permitió cargar un poco más las superestructuras.

## La verdadera razón de la destrucción del Sheffield: la habilidad de los argentinos

Se habrían debido eliminar radicalmente las insuficiencias de los radares 992-Q y 965 y reemplazar ambos, sobre todo en los escoltas, por el nuevo radar de vigilancia y designación de objetivos (STIR), modelo 1030, no siendo el modelo 1022 más que una solución transitoria. Pero el programa 1030 fue cancelado, so pretexto de economías en el Presupuesto de Defensa para el año 1981. Pero aún así, la ineficiencia del material no permite explicar la destrucción de la nave. La verdadera razón hay que buscarla por el lado de los argentinos.

El ataque de los argentinos al *Sheffield* fue una operación extremadamente hábil y bien preparada, en la que se explotaron los puntos débiles de las defensas de la fuerza de intervención. Los Super Etendard, piloteados por aviadores de élite, volaron bien bajo para evitar ser detectados demasiado pronto. Más tarde, los pilotos dijeron que habían visto dos "contactos" en sus pantallas de radar: uno grande y uno pequeño. Se trataba, sin duda, del *Hermes* y del *Sheffield*. Alrededor de veinticinco minutos después, de que el *Sheffield* hubiera sido tocado, un tercer Exocet fue disparado contra la flota. La fragata *Yarmouth* anunció que veía el misil y disparó cohetes de intercepción Corvus. El misil fue aparentemente desviado y unos vigías, a bordo del *Alacrity*, creyeron haberlo visto caer al mar.

En último análisis, ningún barco de guerra estaba fuera del alcance de un Exocet, y los buques de escolta fueron los más expuestos. El cometido principal del *Sheffield* era, en efecto, proteger al portaviones que acompañaba y la pérdida de ese buque, por otra parte, recordó al comandante de la fuerza de intervención británica los riesgos que habría de enfrentar su proyecto de desembarco anfibio. El eligió San Carlos como lugar para la operación porque era el punto que ofrecía la mejor protección contra los ataques de los Exocet.

La pérdida del *Sheffield*, ocurrida poco tiempo después del torpedeamiento del crucero argentino *General Belgrano*, hizo tomar conciencia, aunque un poco tarde, a los dos beligerantes, que se habían comprometido sin saberlo en una guerra de envergadura. El comportamiento de ambos bandos se endureció, mientras las demás naciones observaban, consternadas, ese conflicto que tomaba ineludiblemente el aspecto de un verdadero ejemplo de guerra moderna.

# El almirante Woodward, comandante de la Fuerza de Tareas

*Debajo:* El contraalmirante John Forster "Sandy" Woodward. Uno de los más brillantes oficiales de la Marina inglesa en el momento en que ésta entraba en la era de los misiles y de las computadoras. Su primer mando fue el submarino ***Tireless***. En 1965, mandaba el submarino a propulsión nuclear ***Valiant*** y, más tarde, en 1976, el ***Sheffield***. Promocionado a contralmirante en julio de 1981, mandaba, al mes siguiente, la primera escuadra.
***En el centro:*** Woodward con su familia.

En la mañana del 4 de mayo, el contralmirante J. F. Woodward, que mandaba la fuerza de intervención británica, recibió lo que para él fue la noticia más inquietante de toda la guerra de las Malvinas: el escolta Tipo 42 *Sheffield* acababa de ser destruido por un misil Exocet. Era un golpe duro y doble para Woodward. Primeramente porque él había comandado el *Sheffield* años atrás, por lo que debió sentir muy vivamente la pérdida en el plano personal. Después, y eso fue lo más importante, porque la pérdida de ese barco revelaba bien a las claras el dilema al que se enfrentaba Woodward desde que su buque insignia, el *Hermes* comenzara a hender el oleaje del Atlántico Sur. Por una parte, cómo frenar la amenaza aérea argentina, desembarcar las tropas en las Malvinas, reabastecerlas de víveres y municiones y, por otra parte, conservar intactos sus dos portaviones, el *Hermes* y el *Invincible*, ambos indispensables para la operación y al mismo tiempo tan vulnerables. Tal como el almirante Jellicoe el día de la batalla de Jutlandia, en 1916, Woodward era "el hombre que habría podido perder la guerra en una tarde".

A los 29 años, Woodward tuvo su primer mando de buque en el submarino *Tireless*. Su experiencia de submarinista le fue útil, pues, en las Malvinas, para hacer frente a la amenaza que representaban para la fuerza de intervención los dos modernos submarinos argentinos de la clase 209, construidos en Alemania Federal.

Woodward era parte de la nueva élite de oficiales de la Marina de posguerra, que accedían a los mandos en la era de la tecnología nuclear y de los modernos sistemas de computadoras. Como comandante del *Sheffield* había jugado un papel importante en la adopción de los sistemas de misiles Sea Dart. Iba a ser designado director de Programas Navales y su función consistiría en exponer las necesidades presupuestarias de la Marina, tarea que exigiría una perfecta percepción de las opciones técnicas y estratégicas a plantear. Había alcanzado, a los 49 años, el grado oficial comandante general de la Primera Escuadra.

## La seguridad de los portaviones

Cuando los argentinos tomaron las Malvinas, la Primera Escuadra se hallaba en navegación por el Atlántico Central, participando en los ejercicios "Spring Train", y fue porque comandaba esa gran unidad que ya se hallaba en el mar y que debía constituir el núcleo de la Fuerza de Intervención por lo que Woodward fue, naturalmente, escogido para coman-





darla.

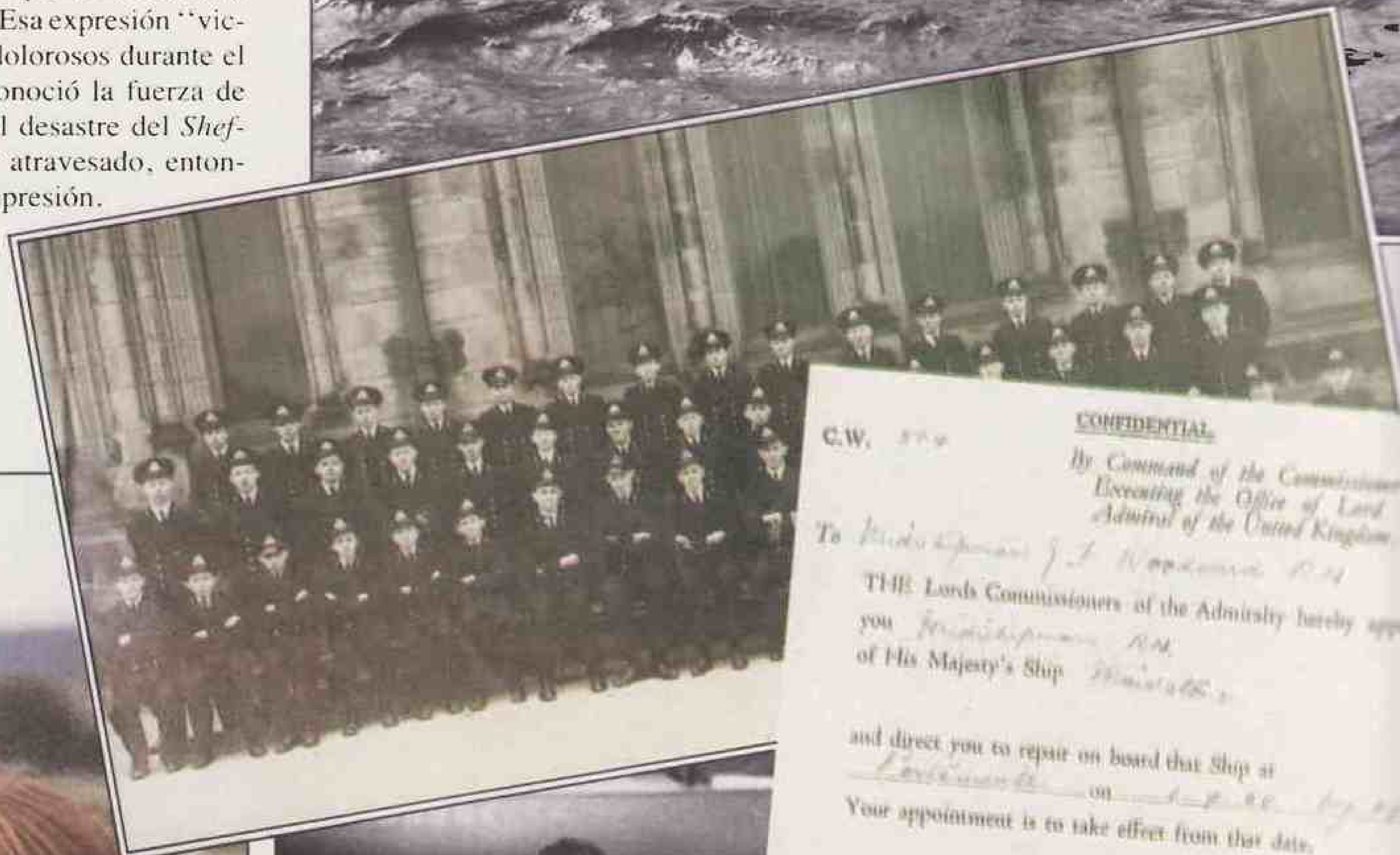
Hoy se admite que, hasta el momento en que zarpó la Fuerza de Intervención, no se había hecho ningún análisis profundo sobre la condición real de una guerra de envergadura en el Atlántico Sur, y todavía menos de la preparación de un desembarco de fuerzas. Las respuestas a todas las preguntas que se planteaban tuvieron que ser halladas mientras la Fuerza se dirigía hacia el sur. Por otra parte, Woodward era muy consciente de la debilidad de la fuerza que comandaba. Solamente dos de sus unidades de combate, el *Broadsword* y el *Brilliant*, estaban armados con misiles Sea Wolf para defensa antiaérea cercana, contra los ataques a baja altura de los aviones argentinos y de los misiles Exocet, que iban a ras del mar. Aún más grave era la ausencia de todo sistema aeroportado de alerta a distancia que habría podido aligerar la tarea de los viejos radares de vigilancia 965 de la Marina británica.

Woodward era bastante realista para prever pérdidas. Sin embargo, en la conferencia de prensa que dio el 26 de abril a bordo del *Hermes*, había afirmado: "Lo de las Georgias del Sur no fue más que una excursión. Ahora vamos a servir el ponche fuerte. Será la avalancha hacia el gran enfrentamiento que se terminará, pienso yo, con una victoria fácil". Esa expresión "victoria fácil" debió despertar ecos dolorosos durante el corto período de turbación que conoció la fuerza de intervención cuando se anunció el desastre del *Sheffield*. Woodward reconoció haber atravesado, entonces, por un momento de grave depresión.

La pérdida del *Sheffield* imponía tomar decisiones inmediatas. Para mantener la seguridad de sus portaviones procurándoles más espacio de maniobra, Woodward los alejó más al este, pues si uno u otro hubiera sido hundido o dañado las presiones políticas que se hubieran ejercido sobre el gabinete de guerra para hacer cesar la intervención británica, hubieran sido insoportables. Fue así como Woodward pudo asegurar el éxito venidero y la recuperación de las Malvinas.

***Debajo:*** *El submarino* ***Tireless****, el primero que comandó Woodward.*
***Abajo del todo:*** *A remo en un bote neumático.*
***Encuadrado debajo:*** *Primera etapa de su carrera: la orden de destino del alférez de navío Woodward al* ***Maidstone****, en 1950.*





C.W.

CONFIDENTIAL.

By Command of the Commissioners
Executing the Office of Lord
Admiral of the United Kingdom

To

THE Lords Commissioners of the Admiralty hereby app
you
of His Majesty's Ship

and direct you to repair on board that Ship at
on
Your appointment is to take effect from that date.

You are to acknowledge the receipt of this Appointment
*forthwith*, addressing your letter to the Commanding Officer
H.M.S. c/o G.P.O., London
taking care to furnish your address.

*By Command of their Lordships,*

dmiralty, S.W.1.

***Al lado:*** *Woodward (en la última fila, el cuarto a partir de la izquierda), cuando era ascendido a oficial del Real Colegio Naval de Darmouth, en enero de 1946.*





# LA GUERRA SUBMARINA

La guerra submarina es fría, silenciosa, invisible. Tanto en la superficie del mar como por debajo es un asunto en el que entran materiales de una sofisticación increíble, y los hombres que saben usarlos. En esas condiciones mortales no está permitido ningún error y muy pocos marineros consienten en dejar filtrar un poco de luz sobre ese juego del gato y el ratón. Las operaciones de los submarinos, tanto británicos, como argentinos, durante la crisis de las Malvinas están necesariamente cubiertas por el velo del secreto.

En nuestros días, Los submarinos se desplazan de prisa; a gran profundidad y sin ruido. Están dotados con armas dirigidas, que dan muy poco o ningún preaviso a sus objetivos. Pueden efectuar patrullas de muy larga duración sin apoyo exterior y con un mínimo de directivas del Comando.

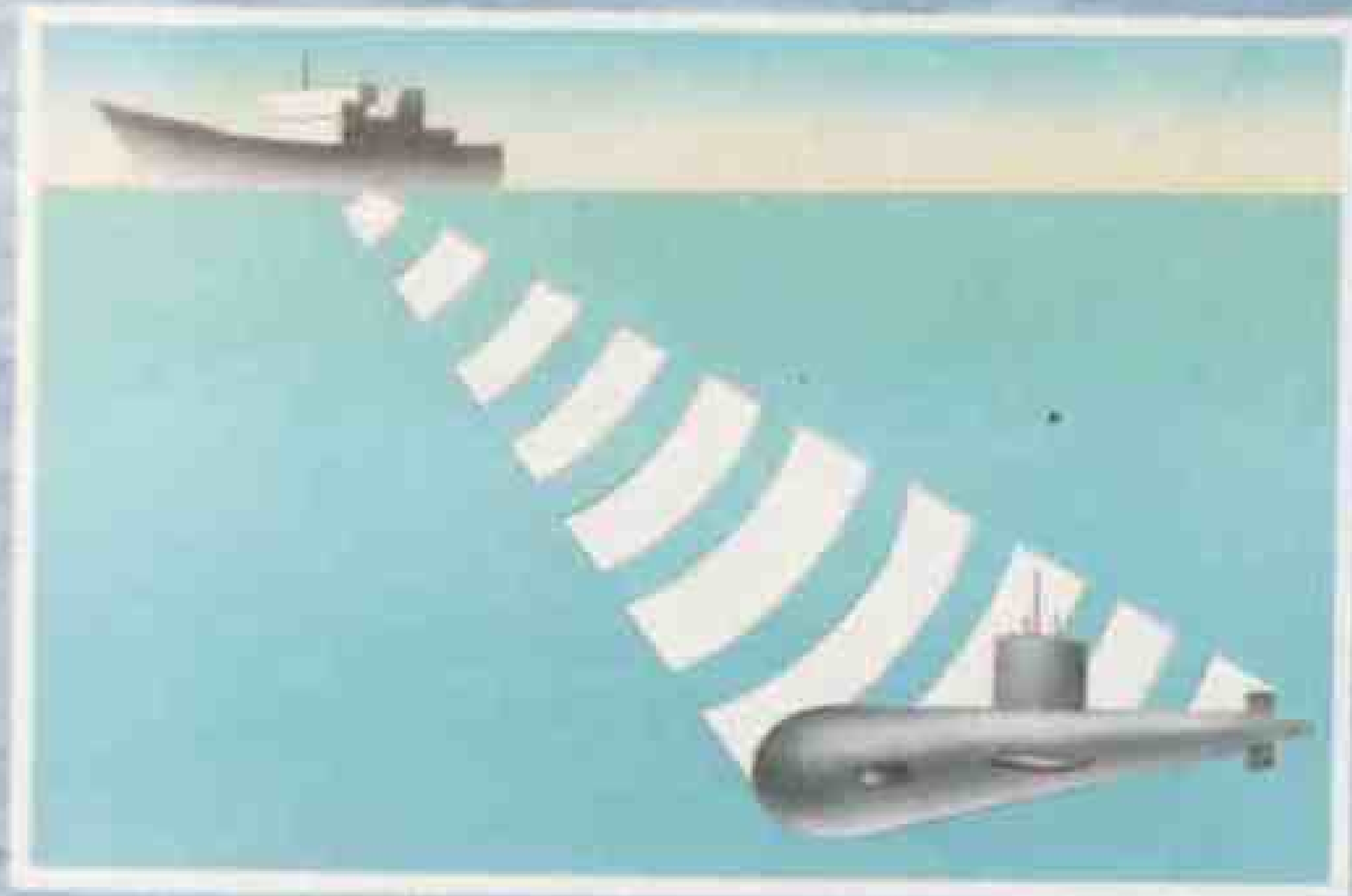
No es sorpresa para nadie saber que los submarinistas viven una existencia solitaria y operan de una manera muy autónoma, a causa de las enormes dificultades que presentan las comunicaciones en las profundidades. Acosados sin descanso por los aviones, los navíos de superficie y otros submarinos que disponen de una gran variedad de medios de detección dirigidos por computadoras, viven bajo una constante amenaza de muerte.

Una vez localizado y tocado, las posibilidades de supervivencia de un submarino son mínimas, e incluso para el submarinista que se halla al resguardo de un ataque directo, la vida en la estrechez de una envoltura de metal es fuente de tensión psicológica considerable. A veces, de patrulla durante varios meses, privado de la luz del sol, el submarinista debe apelar por necesidad a todos los recursos de que dispone con el solo fin de no perder su equilibrio mental.

La sensación de aislamiento que se experimenta bajo la superficie se acentúa por el hecho de que las ondas, ya sean de radio, radar, del espectro visible, o infrarrojas, o ultravioletas, se propagan mal o no se propagan en el agua de mar. Por el contrario, el sonido se desplaza a una velocidad 4,5 veces mayor a la que tiene en la superficie: 5.350 kilómetros por hora en lugar de 1.238. De ello resulta que un sonido sigue siendo perceptible a decenas de kilómetros.

En la guerra submarina la ciencia de la propagación de los sonidos representa un interés mayor. Para explicar bien las condiciones del enfrentamiento con el *Belgrano*, *debemos comenzar por hacer entender lo esencial del procedimiento, en las operaciones del sonar.*

***Encuadrado:*** *Los dos diferentes tipos de sonar: 1 – El sonar pasivo, el más frecuente: el submarino escucha los ruidos de las máquinas y de la proa de un barco a fin de determinar su posición y su rumbo. 2 – El sonar activo es en el que el submarino debe emitir una señal sonora ("ping"), que será reflejada hacia él por el objetivo en superficie. Desgraciadamente para el submarino, esta emisión es tan fácil de detectar que hoy día ya no se utiliza casi el sonar activo.*





## Sonar pasivo y activo

Hay dos métodos de búsqueda por sonar: la escucha –o sonar pasivo– y la emisión/recepción de ecos, o sonar activo. En el método pasivo el alcance de detección puede ser considerable. El objetivo puede ser localizado mientras el detector permanece silencioso y, por lo tanto, indetectable. Lógicamente ello no ocurre más cuando el instrumento de búsqueda comienza a generar ruidos que el enemigo puede detectar, y recurrir a las contramedidas adecuadas. La desventaja del sonar pasivo es la de no suministrar ninguna información de distancia y que sus índices de localización son imprecisos. Aun después de la triangulación de las marcaciones suministradas por varios sonares pasivos y de su tratamiento informático, la posición del enemigo continúa siendo dudosa. De ello resulta que el sonar pasivo sea utilizado principalmente para la detección lejana de submarinos en la zona.

La recolección de informaciones sobre un objetivo en posición de atacar a un submarino es generalmente papel del sonar activo. Pero en función de "ataque" el alcance del instrumento debe ser reducido en una buena quinta parte. Si el cómputo de los ecos se hace bien, un sonar activo puede determinar la distancia, la marcación y la profundidad del enemigo con precisión suficiente como para lanzar un ataque. Durante toda esa operación el sonar emite una señal sonora de intensidad variable, el "ping-pong" obsesionante de las películas de guerra submarina. Por supuesto, esa señal atrae también la atención del comandante del submarino sobre el hecho de que está siendo "cazado"; la señal continúa siendo perfectamente audible a distancias muy superiores al alcance práctico de escucha del "controlador". La puesta en marcha prematura de un sonar activo puede incitar a un submarino a adoptar una postura defensiva, y quizá a renunciar a un ataque para sobrevivir y poder combatir de nuevo. El sonar activo es, pues, un arma de doble filo, cuyo empleo debe ser prudente.

Todo el arte de esta lucha antisubmarina (ASM) se traduce en algunas decisiones de mando, de las que muy pocas pueden tomarse a nivel de almirantes o de capitanes de navío.

Y como para complicar aún más el juego mortal de la lucha antisubmarina el mar constituye un medio ambiente complejo, en permanente estado de variación. Su inestabilidad en materia de temperatura, de presión, de salinidad, de efectos de las condiciones meteorológicas en la superficie, de corrientes y de vida en las profundidades, se añade a los efectos perturbadores de los fondos para hacer más difícil la interpretación de las señales acústicas. Más allá de los fenómenos de reflexión, de refracción y de distorsión de una señal acústica, y admitiendo que esa señal permanezca perceptible dento de la cacofonía de los ecos fijos del mar, la unidad de procesamiento deberá tener en cuenta los ruidos emitidos por el buque de superficie o el mismo submarino. Y sin embargo, con un equipo sensible, las detecciones extraordinarias son posibles.

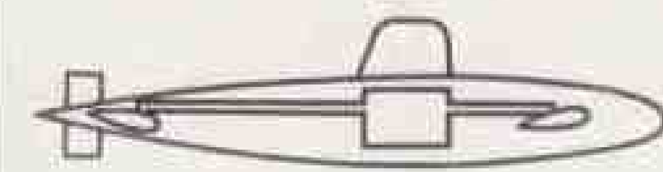
## Tensión nerviosa

En 1974, el sistema americano de vigilancia acústica Sea Spider (una red de sonares pasivos fijados en el fondo del mar), fue capaz de captar una explosión accidental a bordo de un submarino soviético y el impacto de este último en el fondo del mar, a una distancia de 650 millas náuticas, unos 1.200 kilómetros. La marina norteamericana emplea un sistema de ese tipo para la vigilancia estratégica del Atlántico Norte, pero no había nada de eso en el Atlántico Sur. La carga de la vigilancia recaía sobre los mismos buques desplegados.

Los submarinos de los dos bandos y las unidades que les daban caza en la superficie estaban enfrentados a problemas más graves que la ausencia de la información de orden estratégico, pues las condiciones de operatividad en el Atlántico Sur estaban lejos de ser ideales. La fuerza del mar y la violencia de las tempes-

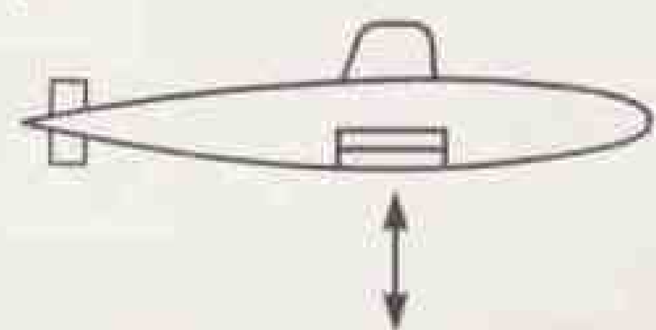


*Submarino a propulsión nuclear de la Marina Real. Estos submarinos de caza de líneas muy puras pueden permanecer en inmersión casi indefinidamente y constituyen un arma temible. Fue uno de ellos, el **Conqueror**, el que torpedeó y hundió el 2 de mayo al **General Belgrano**.*



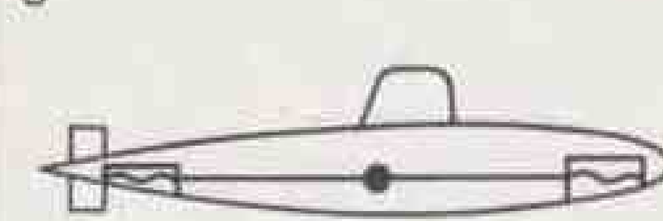

**2– COMANDO DE PROFUNDIDAD Y DE DERROTA**

*Comando de ángulo de inmersión.*
*Consola integrada para pilotaje por un solo hombre.*
*Piloto automático accionado por microprocesadora.*



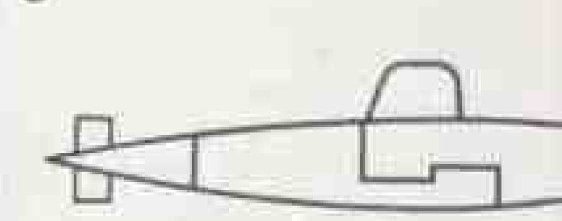

**1– POSICION ESTACIONARIA**

*Control de profundidad en estacionario.*
*Compuertas de control de inmersión.*
*Piloto automático de la posición estacionaria comandado por microprocesadora.*




**CENTRADO Y COMPENSACION**

*Apreciación automática de los errores de centrado y equilibrio.*
*Comando a base de microprocesadores.*
*Medios de corrección automática o manual.*




tades tienden a volver "sordos" a los sonares pasivos con el estruendo de los ruidos de fondo, y al mismo tiempo a apagar a los sonares activos. La degradación de las calidades técnicas de los sonares puede aparecer, pues, como favorable para el atacante, al que protege por más tiempo contra la detección. De hecho, esa ventaja es de un valor relativo, pues el atacante experimenta, a su vez, las más grandes dificultades para perseguir a su objetivo, y debe entonces aproximarse más (a riesgo creciente de ser detectado a su vez), o contentarse con lanzar sus torpedos a gran distancia contra un objetivo incierto. Las condiciones que prevalecían alrededor de las Malvinas redujeron las operaciones antisubmarinas al nivel de una batalla librada con los ojos vendados o casi, con todo lo que ello implica en materia de falsas maniobras y de tensión nerviosa entre los combatientes.

## Superioridad británica: los SSN

Prudencia es la palabra maestra entre los comandantes de submarinos, especialmente los de propulsión diesel-eléctrica. Para la lucha antisubmarina la clasificación de los sumergibles no está basada en su armamento o su equipo de detección sino en su sistema de propulsión –nuclear o diesel-eléctrica– y sus consecuencias de orden táctico.

El submarino diesel-eléctrico puede navegar en inmersión gracias a sus motores eléctricos, pero las baterías que los alimentan no tienen más que una capacidad limitada. Su recarga debe efectuarse mediante los motores diesel, cuyo funcionamiento exige aire, lo que obliga al submarino a izar un periscopio "schnorkel" hasta la superficie para aspirarlo. El ascenso del "schnorkel" facilita la detección del buque, como también el escape de sus motores diesel. Además, la recarga de baterías en inmersión, por medio del "schnorkel", es una operación ruidosa que afecta a los sonares de a bordo y aumenta los riesgos de detección.

También, los submarinos diesel-eléctricos –los SSK– se esfuerzan por evitar el uso del "schnorkel", más aún, en la proximidad del enemigo. Pero la velocidad de un SSK sumergido es el factor principal que gravita sobre la frecuencia de recarga de las baterías. A la velocidad máxima de 22 nudos para un SSK argentino de la clase *Salta* –Tipo 209/1– se debe recurrir al "schnorkel" más o menos cada hora. A marcha lenta, es posible permanecer en inmersión 24 horas seguidas. Los submarinos de propulsión nuclear –SSN– desconocen esas limitaciones.

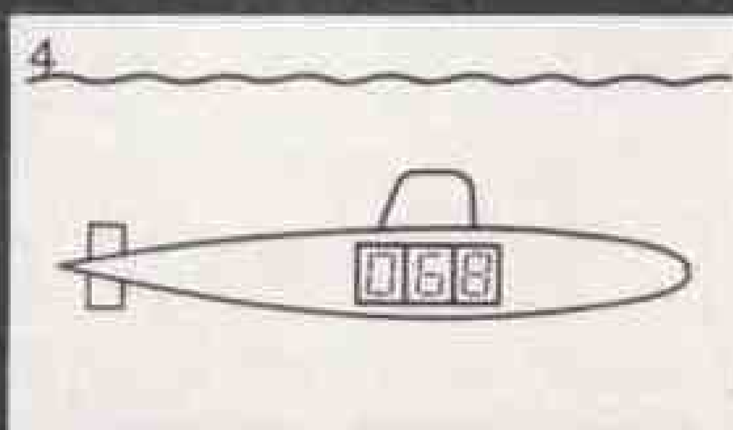
La puesta en servicio de misiles antibuques, tales como la versión del Exocet lanzada desde un submarino, parece inminente. Entretanto, el torpedo continúa siendo el arma principal contra objetivos de superficie o sumergidos. Los submarinos están armados con torpedos más pesados mientras que las unidades de superficie y los aviones emplean un tipo más ligero. El alcance de los torpedos pesados es mayor y su mecanismo de guía de mayor eficiencia. Este último está unido al submarino mediante un cable y, así, a sus sonares y a su central de control de tiro. La carga explosiva de los torpedos pesados es, por supuesto, más potente y permite el ataque a objetivos de superfi-



***Dibujo arriba de la página:*** *Importante por su tamaño, un SSN exige delicados mecanismos de mando. En navegación solitaria a ras de los fondos, o cuando se esfuerza en mantenerse en las capas de agua caliente o fría para escapar de la detección por sonar, el SSN exige una conducción que sea muy delicada. En crucero normal también, pues todo error de equilibrio significa una pérdida de velocidad y un aumento de ruido.*

**3– CONTROL DE MANDO EN INMERSION**

*Servocomando en toma directa sobre el timón hidráulico. Servocomando de doble acción independiente accionado por motor acoplado. Distribuidor integrado de doble posición para funcionamiento autónomo o comandado del regulador de inmersión de emergencia.*




**4– INDICACIONES Y DATOS DE PROFUNDIDAD**

*Producción de señales de salida numéricas o análogas por el detector. Unidades de retransmisión de datos para integración a los sistemas de armamento, navegación, de sonar y de comando.*

**5– CONTROL Y VIGILANCIA**

*Propulsor principal: control de la maquinaria. Compuertas de carga/descarga de los depósitos de lastre. Sistema de detección de incendios. Consolas centrales de vigilancia con medios de socorro automático, semiautomático o local.*




***Encima:** El arma principal de los SSN británicos es el torpedo MK24 Tigerfish de gran velocidad. El guiado por cable permite hacer evolucionar al torpedo hasta la proximidad del objetivo –navío de superficie o submarino–, mientras que su autodirector acústico lo dirige en la fase final, con una probabilidad casi total de dar en el blanco.*

cie mayores. Estos dos modelos de torpedos están equipados con sonares activos y pasivos incorporados al mecanismo de guía, con programa de búsqueda preestablecidos para el caso de falta de contacto de sonar o de ruptura de los cables. El alcance de los torpedos pesados como el británico Mark-24 "Tigerfish", es del orden de las 17 millas náuticas (31,5 kilómetros), pero se reduce si el torpedo debe ser lanzado a su velocidad máxima de 35 nudos (65 kilómetros kilómtros).

Si un submarino es tocado por un torpedo su pérdida es prácticamente segura, puesto que la menor avería en su casco de presión basta para enviarlo al fondo. Los buques de superficie son menos vulnerables a los torpedos, si bien continúa siendo inamovible la posibilidad de que uno solo, bien dirigido, baste para hundirlos. No obstante, en el caso de objetivos de gran tonelaje es necesario disparar una salva de varios torpedos para asegurar su destrucción.

## Torpedeamiento de ballenas

Para la detección de submarinos se ha desarrollado todo un formidable arsenal de detectores. Esos diversos tipos de sonar pueden instalarse directamente en el casco o bien cerca de la roda en los buques de superficie, o alrededor de casi todo el perímetro del casco en los submarinos. Se trata de los tipos más potentes entre los sonares tácticos y son a menudo muy grandes, pudiendo extenderse en una longitud que puede sobrepasar los 21 metros en un submarino. Las unidades de superficie están equipadas con sonares de profundidad variable y sonares suspendidos de un cable forman parte, según un principio análogo, del equipo de los helicópteros ASM. Se los conoce bajo el nombre de "sonares mojados". Finalmente, aviones y helicópteros ASM pueden lanzar boyas de sonar activas o pasivas. Entre los demás captadores normalmente instalados a bordo de aeronaves, y de los buques de superficie se cuentan los radares, los equipos de escucha electrónica para la detección de emisiones de radio, los "chupadores", para la detección de gases de escape por los "schnorkels", los detectores de rayos infrarrojos y de anomalías de campos magnéticos.

La Marina Real está equipada con una gama completa de medios de detección, lo que obligó a los comandantes de los submarinos argentinos a la más extrema prudencia. La destrucción de una gran unidad de superficie, de un portaaviones, especialmente, se reveló como objetivo fuera del alcance de los submarinos argentinos. Una de las mayores razones de ese fracaso fue la labor de esclavos cumplida sin debilidades por las fuerzas ASM británicas. Ni un solo instante aflojaron en su vigilancia, pues la definición de "amenaza potencial" adoptada por la marina inglesa era sumamente vasta, de manera que el menor eco era tomado muy en serio.

Como existe una cierta similitud de perfil y de eco sonoro entre un submarino y una ballena, existe la certeza de que una buena parte, por no decir la mayoría de las intervenciones ASM de la Marina Real en el conflicto de las Malvinas, tuvo como víctimas a esos inocentes mamíferos.

El empleo sistemático y activo del sonar alrededor de los portaviones británicos tuvo igualmente efecto de disuasión: ese ruidoso cinturón acuático artificialmente creado alrededor de los portaviones debió ser necesariamente percibido por los argentinos en aproximación, instándolos a mantenerse apartados de un área dentro de la cual la posibilidad de detección era muy elevada. La poca velocidad de los submarinos convencionales era también un inconveniente para los argentinos. El SSK estaba obligado a atacar de frente a los portaviones británicos, pues si lo hacía por el sector de popa sabía que sería fácilmente distanciado por los navíos de superficie más rápidos.

El contralmirante Woodward, antiguo submarinista él mismo, era perfectamente consciente del hecho de que el sector de proa era el más amenazado por un ataque submarino. Por esa razón había desplegado en consecuencia la mayor parte de sus medios ASM, especialmente los helicópteros Sea King. Con la ayuda de sus "sonares mojados", empleados de modo muy activo, esos helicópteros tenían por misión desorientar a los submarinos argentinos, incapaces de fijar la posición de esos sonares activos, que se zambullían y emergían del agua a un ritmo totalmente errático. Para colmo de confusión, los buques de superficie habían adoptado un sistema de navegación en zigzag. Incluso el más tranquilo de los comandantes de submarino y la más novicia de las tripulaciones debían ser alertados por toda esa conjunción de factores.

Si los SSK y SSN de la Marina Real no obtuvieron ningún otro resultado después del torpedeamiento del *Belgrano*, se debió a que no volvieron a encontrar un solo buque adversario. La Marina Argentina no contaba con los medios para asegurar la protección ASM de su flota, y es posible que toda otra salida ulterior de su parte hubiera acarreado pérdidas inútiles.

# El SAS en el Monte Kent

*Abajo: Las patrullas del SAA usaron mucho la radio compacta Clansman PRC 49, durante su presencia clandestina en el Monte Kent. Es notablemente ligera y pequeña y puede adosarse de tal manera que no sobresale de la silueta del combatiente.*



Mientras el 3º de Paracaidistas y el 45º de Comandos continuaban su avance hacia el este y el 2º de Paracaidistas –aunque superado en número– lograba un triunfo en Goose Green y Darwin, los hombres del Escuadrón D del 22 del SAS continuaban patrullando los accesos a la cima del monte Kent. El SAS estaba en tierra y en acción desde el 1º de mayo y para fin de mes se hallaba establecido en la montaña con alguna fuerza. Trabajaba muy adelantado respecto del grueso de la 3ª Brigada y sus informes enviados al cuartel general, eran un elemento clave para tener un panorama de conjunto desde el punto de vista de la inteligencia.

En la cadena de terreno elevado que corre en dirección este desde San Carlos hay un cierto número de picos que permiten una buena visión de los alrededores. Quien controle esas cumbres puede dominar el área.

El Monte Kent, en el extremo oriental, tiene una altura de 350 metros y domina al Monte Challenger hacia el sur y es bastante más elevado que el Dos Hermanas y el Longdon, que se hallan al este. En realidad, es la llave de toda la cadena y de los accesos a Stanley desde el oriente.

En el SAS una subunidad normal está formada por cuatro hombres –dos en un puesto de observación, mientras que los otros descansan o preparan la comida. Una tropa consiste en cuatro patrullas, un oficial y quince hombres. Desde el comienzo las patrullas del SAS habían estado observando las posiciones argentinas e informando sobre ellas y al principio el enemigo no tenía noción de que se encontraban allí. El terreno era defendido por hombres del Regimiento 12, una unidad de infantería integrada por conscriptos que pertenecía a la III Brigada con asiento en Mercedes, Corrientes. Como muchas de estas fuerzas de conscriptos adolecía de mal entrenamiento y una pobre cohesión; los del SAS podían observarlos cuando circulaban en torno a sus bunkers y también por la noche, pues tenían encendidas linternas y cocinas. Esto era una falta de disciplina inimaginable para el soldado británico.

Los grupos de cuatro hombres del SAS estaban dedicados ahora a formar patrullas de combate para minar la moral y reducir la movilidad del Regimiento 12.

A medida que pasaba el tiempo los jóvenes soldados parecieron tornarse cada vez más reticentes a emerger de sus bunkers y trincheras, para patrullar por la noche entre las rocas y los pastos azotados por el viento en la cumbre de la montaña. Hacia el 26 de mayo el general Menéndez transportó a muchos de ellos para Goose Green, utilizando helicópteros Chinook y Huey. Fue tanta la prisa con que se ordenó a los conscriptos abandonar la posición que dejaron muchos elementos



de sus equipos personales, aun las esenciales bolsas de dormir.

El desplazamiento de esos hombres del Monte Kent no solamente alivió la presión sobre el SAS, sino que también ofreció una oportunidad única al comando de la 3ª Brigada para tomar ese dominante terreno elevado, antes de que Menéndez desplazase refuerzos desde Stanley para asegurarse la posición.

Con las patrullas de descubierta del SAS dominando el área por la noche y reduciendo la movilidad de los argentinos, era el mejor momento para llevar más hombres al monte.

En consecuencia, el 30 de mayo helicópteros Sea King despegaron hacia Mount Kent llevando a bordo a infantes de marina, pero la fuerte nevada redujo la visibilidad a cero y se vieron obligados a retornar a San Carlos. En las últimas horas de la tarde del 31 de mayo, elementos de la compañía K del Comando 42º, conducidos por el teniente coronel Nick Vaux y el teniente coronel Mike Rose del SAS, despegaron con el propó-

***Arriba:*** *Hombres y vivacs se funden en el panorama en el gélido amanecer, un día después de haber ocupado las alturas. El SAS llevó las operaciones encubiertas a extremos increíbles. Habían dicho que llegarían tan cerca de los argentinos que no solamente podrían verlos sino también oír lo que hablaban. En muchas oportunidades los tuvieron en la mira, pero, naturalemnte, si abrían fuego habrían delatado sus posiciones.*

***Izquierda:*** *Una patrulla del SAS desembarca de un helicóptero después de haber practicado una descubierta. El procedimiento de práctica consite en salir del área de los rotores lo más p*[illegible] *posible.*

sito de llegar tras la caída de la noche. Los pilotos, que utilizaban antiparras de visión nocturna, podían volar muy bajo, siguiendo el contorno de las colinas.

La intención era poner el mayor número de hombres en posición tras el primer aterrizaje y por eso los dos primeros helicópteros fueron cargados hasta más allá de su capacidad normal con soldados y armamento. Los infantes de marina llevaban munición extra y morteros de 81 mm. que prácticamente les fueron echados encima una vez ubicados en las máquinas y despegaron cuando se desvanecía la luz del día.

Llegaron a un punto detrás de una línea de pequeñas colinas, a unos tres kilómetros del Monte Kent. Esta zona de aterrizaje no sólo les daba cierta cobertura, sino que también contribuía a disminuir en algo el ruido de los motores de los helicópteros.

Sin embargo ese ruido era la menor de sus preocupaciones. Se les había prometido que iban a hallar una posición "débilmente defendida", pero se encontraron con el sorprendente espectáculo de un intercambio de fuego cada vez más intenso a menos de dos kilómetros hacia el norte. Se podían ver rojas trazadoras trazando arcos y rebotando en la oscuridad y se oía el ocasional estruendo de una granada.

Los infantes de marina se dispersaron rápidamente desde los helicópteros y buscaron cobertura detrás de las rocas entre el monte bajo y el pasto empapados por la nieve y la lluvia. Fue un momento de prueba cuando intentaron mantener cierta cohesión para descargar armas y equipos y consolidarse en su punto de aterrizaje.

El fuego cesó y entonces salió de la oscuridad el mayor Cedric Delves del Escuadrón 22 del SAS, para asegurar al "patrón", Mike Ross, que todo iba bien. El SAS se había encontrado con una patrulla argentina, pero la había "machacado". "Machacar" es una de las pocas palabras vulgares que se usan en el vocabulario del SAS. Expresaba con fuerza el resultado favorable del tiroteo, los enemigos habían resultado muertos, heridos o prisioneros.



## "Sacudiéndolos"

Ambos coroneles instalaron un puesto de comando en la zona de aterrizaje y la Compañía K y el Comando 42° salieron monte arriba, al mando del capitá Peter Babbington, para barrer las restantes posiciones argentinas. Para su gran alivio se encontraron con que no había nadie allí. Dos horas después del primer aterrizaje el último helicóptero Chinook que quedaba descargó tres cañones de campaña de 105 mm. y 300 proyectiles. El Monte Kent estaba asegurado.

Al amanecer los infantes de marina se dieron cuenta de que podían ver los edificios del viejo depósito de carbón en el extremo oeste de Puerto Stanley, que había servido a los barcos de la Primera Guerra Mundial. Más tarde se habían convertido en los cuarteles del Destacamento Naval 8901, el campamento Moody Brook que fue sido devastado por las fuerzas especiales argentinas en su ataque del 2 de abril, en el asalto que fue punta de lanza de la invasión de las Malvinas.

Los hombres del Comando 42° se alegraron cuando descubrieron que los prisioneros que el SAS les entregó en custodia eran de las Fuerzas Especiales argentinas, la élite de una nación había chocado con la de otra.



# El peor enemigo

El fuego, con sus devastadores efectos en los barcos de guerra modernos, se reveló como un terrible enemigo durante la guerra de las Malvinas. La pérdida de los escoltas *Sheffield* y *Coventry* y de las fragatas *Ardent* y *Antelope* atrajo la atención sobre algunos problemas fundamentales, que hoy se plantean a los ingenieros especializados en construcciones navales.

Las fragatas y los destructores de escolta que se encaminaban hacia el Atlántico Sur en muy poco se parecían a los acorazados pesadamente armados que surcaban en otros tiempos las rutas marítimas del Imperio Británico: sus cascos son mucho más delgados, livianos y vulnerables a las bombas y a los misiles. Hoy día, todos los barcos están construidos con compartimientos estancos al agua y al aire de modo que, si son perforados o incendiados, la parte averiada puede aislarse, se pueden cerrar las salidas de los alojamientos de la tripulación si se declara un foco de incendio, para impedir que el humo y los gases tóxicos invadan todo el buque. Los navíos de guerra modernos están todos provistos de un formidable equipo de lucha contra incendios, que van desde los detectores a los extintores automáticos y manuales y a los extintores de composición química binaria, especialmente destinados a los incendios en las cubiertas de vuelo.

La incorporación de los elementos necesarios para la protección y para la lucha contra incendios impone al arquitecto naval grandes restricciones en materia de peso, en particular si el casco y los mamparos estancos son de acero. El acero es a la vez sólido y maleable; no se quema y tiene una elevada temperatura de fusión. Pero si se emplea por encima de la línea de flotación se deben aumentar exageradamente las dimensiones del casco para que pueda soportar, además, el peso de los armamentos y de los radares. El aluminio, más ligero, representa una alternativa atrayente, pero lleva algunos inconvenientes de importancia.



***Debajo:*** *Un petrolero arde en su puesto de amarre. El peligro de incendio a bordo de los navíos es bien conocido por los arquitectos e ingenieros de las construcciones navales. Numerosos equipos de lucha contra incendios son instalados en los navíos, pero su funcionamiento depende de la energía eléctrica, que puede fallar cuando un barco ha sido seriamente dañado en el combate.*



## La fusión del aluminio

El más grave, sin duda, de esos inconvenientes, es su sensibilidad al fuego –la pesadilla permanente para todos los marinos–. Aunque desde hace largo tiempo los buques de guerra ya no son de madera ni calafateados con estopa embreada, el fuego todavía puede alcanzar proporciones incontrolables en ellos. Sin embargo, el aluminio no arde por debajo de su temperatura de sublimación, que se de 2.000° C (superior a la temperatura de fusión del acero), pero conduce el calor con extremada facilidad. Incluso a la temperatura bastante baja de 250° C puede fundirse en capas y transmitir el calor del incendio de un compartimiento a otro y hacer que materiales más combustibles se inflamen espontáneamente. De ello resulta que todo incendio que no puede ser dominado de inmediato puede extintores rápidamente.

En los Estados Unidos se han efectuado importantes esfuerzos para resolver ese problema de la fusión del aluminio mediante el Kevlar, que es una fibra de aramida extremadamente resistente. Combinando el Kevlar con una amalgama refractaria de silicato de aluminio, se puede obtener una envoltura que retarda la conducción del calor hasta treinta minutos, lo que es suficiente como para poder dominar un principio de incendio.

Un barco de guerra moderno contiene, por otra parte, kilómetros de cables y de conductores eléctricos que serpentean mediante conductos y vainas. Un incendio en una sala de máquinas es particularmente temible a causa de los enormes haces de cables que allí se encuentran y que están, la mayoría de las veces, forrados con cloruro de polivinilo (PVC), o de clorosulfanato de polietileno (CSP), que emiten gases tóxicos a altas temperaturas. Desde que el calor alcanza el nivel, relativamente bajo, de los 200° C, los aislantes de PVC comienzan a deteriorarse y a emitir cloruro de hidrógeno, que no solamente es mortal sino también altamente corrosivo para los objetos metálicos. Y si esos objetos son de importancia vital para la operativi-

***Arriba a la izquierda:*** *Un superviviente del* ***Sheffield****. Las quemaduras se agravaron porque los uniformes de fibras artificiales se fundieron.*

***Arriba a la derecha:*** *El fuego a bordo del* ***Sir Tristam*** *fue extinguido finalmente gracias a los esfuerzos de los bomberos.*

***Abajo a la derecha:*** *El calor, aunado a los efectos de las explosiones, causó este inverosímil enredo de metal ennegrecido.*

dad de la nave, como palancas de mando o equipos de radio, por ejemplo, la corrosión puede manifestarse tan fatal como los gases tóxicos.

Actualmente, se toman disposiciones para estandarizar, tanto en los buques de guerra como en los mercantes, el aislamiento del cableado con productos mineralizados, tales como el pyrotenax. El principio del cableado con aislante mineral (MI), consiste en revestir ese material a base de óxido de magnesio en una vaina de cobre, actuando ese conjunto a la vez como aislante y como retardador de llamas. En esta última función, es superior a cualquier otra materia orgánica conocida: no arde y no despide humo; es extremadamente resistente y puede continuar conduciendo energía eléctrica incluso a temperaturas superiores a los 1.000° C.

## El material plástico en tela de juicio

Otro peligro potencial reside en la gran diversidad de materias inflamables, tales como la espuma de goma, que se ha empleado en los barcos de guerra modernos para brindar más confort a los miembros de la tripulación. Las espumas de plásticos y las fibras sintéticas pueden ser mortales cuando se queman; el humo denso y los vapores tóxicos que desprenden matan aún más que las llamas. Incluso, ni las telas ignífugas están exentas de peligros. En efecto, los productos químicos ignífugos son en sí mismos emisores de vapores tóxicos. Es pues evidente que se debe encontrar una solución intermedia entre la seguridad y el confort del personal embarcado en los buques de guerra.

No había, sin duda, nada que hacer para salvar a los barcos de guerra que fueron destruidos durante la guerra de las Malvinas. Antes de que el fuego envolviera a la fragata *Antelope*, ya había sufrido serias averías en su pañol de municiones y se habían declarado varios focos de incendio, especialmente en la popa, la parte que había sufrido más durante los ataques aéreos. El incendio más importante fue causado por una bomba







*A la izquierda y debajo: El mejor equipo contra incendios, y éste forma parte de él, no podría salvar a un navío gravemente alcanzado, cuando sus generadores de electricidad son destruidos. Más que cualquier otra categoría de navíos, un barco de guerra es susceptible de arder o de explotar. La mejor salvaguardia es naturalmente la prevención. La espuma, el polvo seco, el gas carbónico y el agua son insuficientes para frenar las consecuencias de la explosión de un misil o de un pañol de municiones, sobre todo si la situación se complica por el incendio del carburante del navío. Basta poca cosa para que un incendio se haga incontrolable, difundiéndose el calor despedido al punto de comunicar el fuego a todo objeto inflamable, incluso bastante alejado. Los riesgos de incendio pueden ser reducidos por la adopción de cableados de Kevlar, que atenúan las transferencias de calor por intermediación del metal.*

no detonada, que estalló en la sala de máquinas cuando un especialista intentaba desactivarla. La sala de máquinas es, en cualquier barco, uno de los peores lugares en que puede producirse un incendio. Hay, en efecto, cantidades de carburantes circulando por las tuberías de alimentación de los motores.

El calor engendrado por la explosión, en un lugar tan restringido y abarrotado de cañerías de combustible, no podía sino desencadenar gravísimos incendios. En sólo algunos minutos, enormes llamaradas comenzaron a salir a la vez de la sala de máquinas y de varios compartimentos adyacentes.

La explosión también había dañado gravemente el sistema principal de lucha contra incendios. Las bombas ya no tenían energía eléctrica, pero tampoco los equipos de socorro pudieron hacer gran cosa para detener las llamas que arrasaban la parte central del barco.

La pérdida de la *Antelope* no puede imputarse al aluminio. El origen del fuego fue situado bastante lejos de la parte construida en aluminio, y ya se había tornado prácticamente incontrolable cuando alcanzó esa zona.

## El infierno del Sheffield

Las circunstancias del incendio del *Sheffield* fueron completamente diferentes. Una vez más, el asunto fue embrollado por gente mal informada, que pretendía que se había empleado ampliamente el aluminio en la construcción de las superestructuras. En realidad, había sido muy poco utilizado.

Para comprender lo que ocurrió al *Sheffield* hay que responder primero a una pregunta fundamental: ¿Cuál fue el efecto inmediato del impacto del misil? El proyectil no explotó al impactar en el *Sheffield*, sino que cortó una tubería aérea de carburante. Todo el combustible se derramó por la ruptura y se inflamó por efecto del calor desprendido por el misil mismo, por el violento roce con las partes del barco que atravesaba y por su motor a pólvora que seguía funcionando. Se puede pensar también que la pólvora que aún quedaba en el motor se inflamó bruscamente. Todos esos focos iniciales, alimentados por el combustible que brotaba de las cañerías rotas, se transformaron rápidamente en tremendas hogueras.

Sin embargo, teóricamente todavía hubiera sido posible contener el incendio del *Sheffield*. Los equipos de socorro llegaron inmediatamente al lugar, y el centro nervioso del buque que es la sala de mandos de las máquinas (MCR) no había sufrido ningún daño. Pero intervino otro factor muy grave, que inhibió y finalmente anuló todos los esfuerzos de los bomberos.

El calor despedido por los incendios incendió todo cuanto era inflamable en las cercanías. Además, desgraciadamente, muchos objetos estaban construidos o revestidos con materiales de base plástica. Así, el cableado forrado de PVC, los colchones de poliéster, los mamparos recubiertos de paneles de poliestireno y los asientos provistos de cojines de espuma de plástico, ardieron despidiendo un humo negro, denso y tóxico.

Esos incendios se produjeron directamente debajo de la sala de mandos de las máquinas, de suerte que el humo prontamente la invadió, así como al centro de socorros, asfixiando a todos cuantos allí se encontraban.

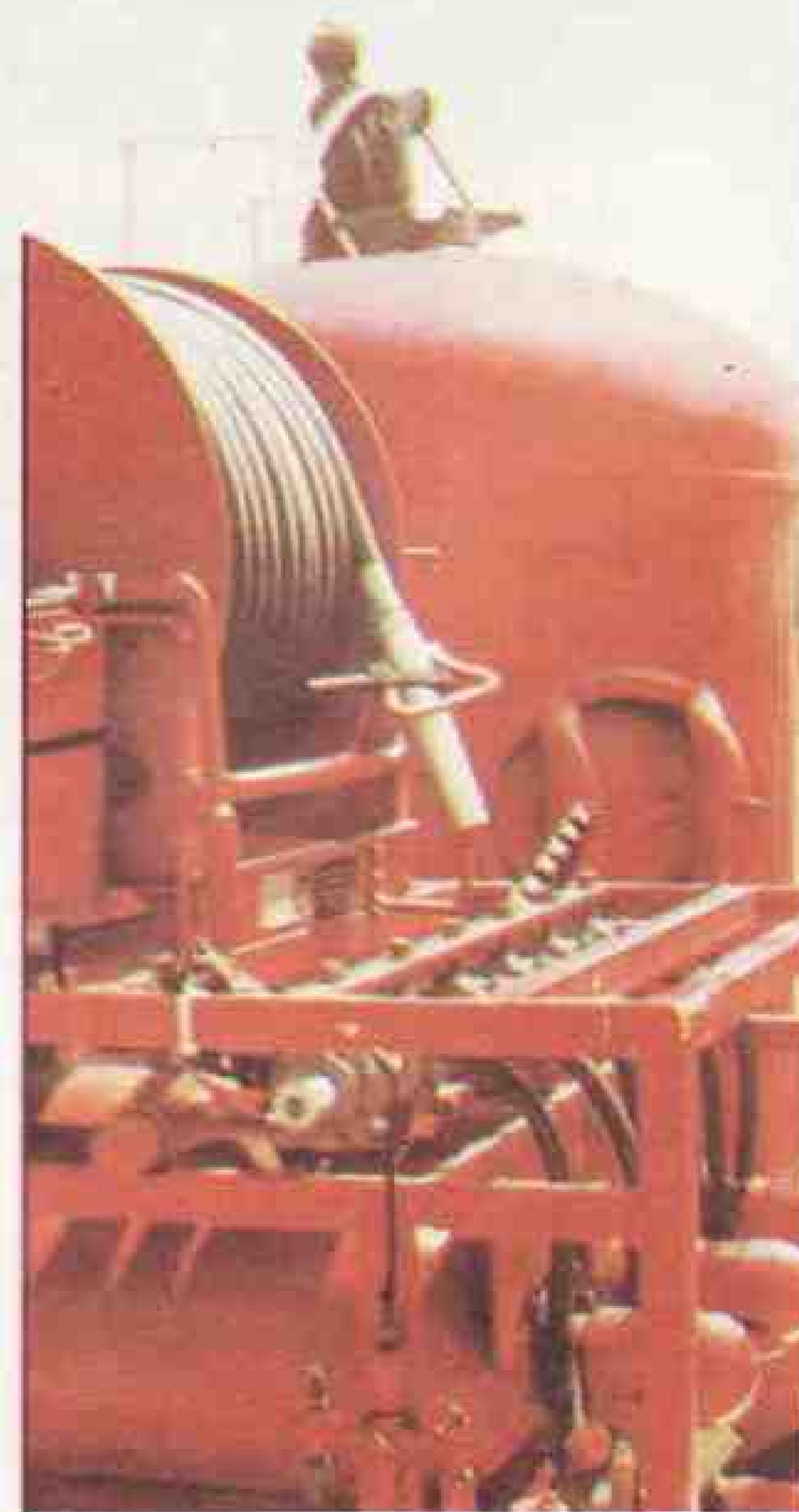
## Las vestiduras de poliéster: el horror

El control central del sistema de lucha contra incendios fue aniquilado. Como en la *Antelope*, los equipos de bomberos se encontraron sin energía eléctrica para accionar las bombas. El generador del compartimiento de la máquina de popa había sido destruido por el impacto del misil, mientras que el del compartimento de proa se iba a averiar muy poco tiempo después. Ya no había corriente a bordo y, falta de ventilación, la totalidad de la parte central del buque fue invadida por el humo. Además, los equipos de socorro no pudieron, desgraciadamente, alcanzar ninguno de los dos generadores, mientras que una bomba de incendios auxiliar se negó a ponerse en marcha.

Cuando la fragata *Arrow* se colocó junto al *Sheffield* para brindarle la ayuda de sus bombas de incendio, ya era demasiado tarde. También, y en razón igualmente del riesgo de nuevos ataques, se decidió abandonar el barco y dejar que el fuego se extinguiera por sí mismo, antes de intentar cualquier eventual maniobra de salvamento.

De hecho, cualquier intento de salvamento se reveló imposible y la nave se hundió poco más tarde. En el *Sheffield*, aparte de los efectos inmediatos del incendio, se pusieron en evidencia otros problemas. Los británicos se apercibieron en esa ocasión del drama de la falta de aparatos respiratorios a bordo.

Por fin, el incendio del *Sheffield* sacó a relucir el problema de la ropa reglamentaria de poliéster. A consecuencia del intenso calor, esas ropas se fundían y se pegaban a la piel, causando horribles quemaduras. En ese punto, al menos, la lección tan dolorosamente aprendida no será olvidada.



# La "Reina" va en ayuda

Se le dieron unos adioses emocionantes, que revivían recuerdos de la Segunda Guerra Mundial. Familiares y amigos se apiñaban a lo largo del muelle para aclamar a la nave que partía y las jóvenes muchachas que se encontraban más cerca del buque eran saludadas por los silbidos de los soldados que se apiñaban contra las bordas del *Queen Elizabeth II*. Linda Goodrick, joven telegrafista, hermana del artillero Alan Goodrick, llegó apenas vestida para ver a su hermano que pasaba. Y Dawn, la joven esposa del soldado de primera clase Peter Lenman, se levantó hasta la garganta la blusa y el corpiño para obsequiar a su marido y a sus compañeros un inolvidable regalo de despedida. Las cámaras de la televisión británica filmaron la escena en directo y todo el país pudo comprobarlo.

## Una verdadera guerra

Hacía fácilmente cuarenta años que Southampton no asistía a semejantes despedidas. La intensidad de la emoción sobrepasaba incluso la que se había sentido a la partida de la Fuerza de Intervención. Para entonces ya se habían registrado las primeras víctimas de la guerra y cada uno lo recordaba como una herida reciente. Todo el mundo sabía, esta vez, que los hombres iban a la guerra, y a una verdadera guerra. Y a medida que se extinguía el ruido de las aclamaciones, que se extinguían los ruidosos saludos de las sirenas de las demás embarcaciones y que el gran paquebote se alejaban del alcance de las voces, cayó de repente sobre el muelle un extraño silencio.

Raros serían aquellos que dejarían pasar la ocasión de hacer un crucero en el más lujoso paquebote del mundo, y en particular si el pasaje era ofrecido por el gobierno. Pero quizá no estarían tan interesados si se les dijera que su destino eran las Malvinas.

Los que habían embarcado en el *Queen Elizabeth II* en esa tarde del 12 de mayo de 1982, sabían adonde se los llevaba y no decían nada. Cuando el majestuoso navío largó sus amarras, a las 16 horas, la mayoría de los pasajeros esperaba que hubiera un arreglo diplomático y que su papel en la reconquista de las Malvinas sería, ni más ni menos, que el cumplimiento de un prestigioso servicio de guarnición.

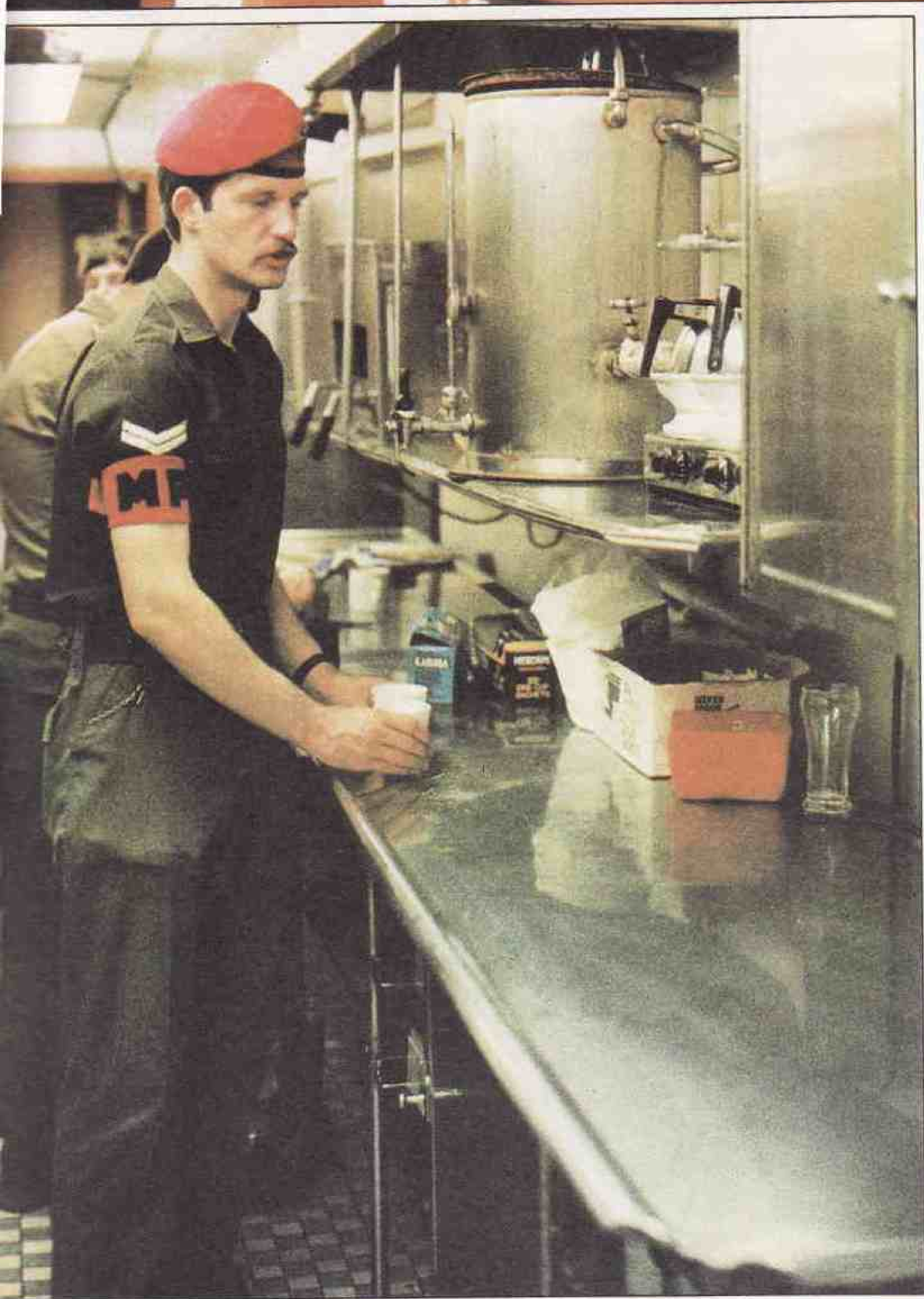
## Zapatillas de rigor

*El Queen Elizabeth II*, navío de 67.000 toneladas, acababa de ser transformado en transporte de tropas en once días exactamente, por un equipo de ajustadores de los Astilleros Navales Vospers y algún personal de la Marina. Unas doscientas cincuenta personas habían trabajado noche y día. Un equipo de ingenieros especialistas en construcción naval había preparado los planos de esa conversión incluso antes de que el buque hubiera llegado a Southampton de regreso de su último crucero alrededor del mundo. Los integrantes del equipo estaban muy bien preparados para ese tipo de operación después de los esfuerzos frenéticos que habían consagrado a la transformación del *Canberra*, del *Uganda* y de otros barcos mercantes más pequeños. En Southampton, Graham Young, director de la fundición de acero de Vospers Repairs Ltd., había recomendado la acumulación de existencias de chapas y parrillas de acero, que sabía necesarias para la fabricación de las plataformas para helicópteros. En las oficinas de la Cunard –propietaria del buque– y de la Marina, se vivía un estado de efervescencia porque los planos se hacían y se rehacían prácticamente a todas horas, para satisfacer las demandas más contradictoras. La experiencia adquirida durante la conversión de los demás barcos fue inapreciable, pero el personal estaba literalmente "sumergido" por el volumen de trabajo.

Al mismo tiempo que los materiales necesarios para los trabajos de transformación, se veía afluir a los astilleros toda clase de aprovisionamientos para el viaje y de equipo para las fuerzas armadas. Pero los futuros pasajeros del *Queen Elizabeth II* estaban aún lejos de las mullidas literas que los esperaban. Estaban cumpliendo los ejercicios de "puesta a punto" llama-



***Debajo:*** *Los gurkhas suben a bordo del más grande paquebote de lujo del mundo. No tienen reputación de ser muy marineros. Se les dio una instalación más confortable que al resto de la* ***Quinta Brigada*** *de infantería.*



***Al lado y encima:*** *En las cantinas del paquebote, los hombres de la Quinta Brigada de infantería británica no tuvieron derecho a la vajilla utilizada habitualmente durante los cruceros del* ***Queen Elizabeth II.***

dos Welsh Falcon, que se desarrollaban en las montañas del País de Gales. Ese entrenamiento era, con toda evidencia, indispensable; algunas unidades de esas cinco brigadas apenas acababan de ser relevadas de su actividad habitual de desfilar en las ceremonias oficiales. Por otra parte, ese ejercicio daba un poco de tiempo para poner el buque ''a prueba de soldados''. Millares de metros cuadrados de cartón sirvieron para proteger las alfombras y los suelos del impacto de 3.250 pares de borceguíes, aunque los soldados debieran calzar sus zapatillas durante la mayor parte del viaje. Se desembarazó al buque de todo lo que era susceptible de romperse o inflamable, o posible de remover. A medida que los aprovisionamientos y los equipos comenzaban a encontrar su lugar y que la instalación de tres plataformas para helicópteros, el abastecimiento de combustibles y el montaje de los nuevos sistemas de transmisiones se iban completando, el barco comenzó a recobrar un cierto orden.

El hombre que tuvo la mayor parte de responsabilidad en el restablecimiento de esa armonía fue el soldado de primera clase Peter Allsopp. Su delicada misión consistía en organizar la instalación de los soldados. Había que encontrar plazas para la tripulación del barco, que comandaba el capitán de navío James, para el general de brigada Tony Wilson y el estado mayor de la Quinta Brigada y, por fin, para los efectivos del Primer Batallón de Guardias Galeses, del Segundo

Batallón de Guardias Escoceces y para los gurkhas. En total, 3.000 hombres.

## Como un vulgar barreminas

Durante la travesía rumbo al sur, la seguridad del *Queen Elizabeth II* estuvo garantizada por cinco factores: la velocidad; un destacamento de helicópteros Sea King; el secreto sobre sus operaciones; una discreta escolta naval y la determinación de mantener la ruta del buque fuera del alcance de la amenaza representada especialmente por la aviación de asalto argentina. Se había previsto que la nave hiciera escala en Ascensión, como lo habían hecho el *Canberra* y las demás unidades de la fuerza de desembarco. En realidad, el *Queen Elizabeth II* pasó a un lado de la isla, sin detenerse, aunque a distancia suficientemente corta como para permitir que sus helicópteros efectuaran enlaces con la base.

El destino final del *Queen Elizabeth II* era el puerto de Grytviken, en las Georgias del Sur. Fue allí donde su cargamento de combatientes fue transferido al *Canberra* y al *Norland* por medo de una flota de barreminas, de remolcadores y de avisos. Embarcó a cambio a los rescatados del *Ardent* y otros barcos destruidos. En definitiva, aunque el paquebote fue el más importante y el más prestigioso de los navíos sacados de la flota mercante, no fue otra cosa más que un miembro de un equipo, en el tiempo que duró su misión en el seno de la fuerza de intervención. Este aspecto se valora mucho en la anécdota siguiente: en Grytviken, un dragaminas de menos de 1.500 toneladas se alineó con el *Queen Elizabeth II*. El comandante Jackson del QE-II se inclinó hacia él y preguntó: "¿Quiénes son ustedes?" Se le respondió: "El *Cordella*. Y ustedes, ¿quiénes son?"

*Debajo: La lectura más apreciada: la del diario del QE-II, el Newsheet Bulletin. Al lado: Filas de gurkhas del 1/7 GR esperan su embarco.*

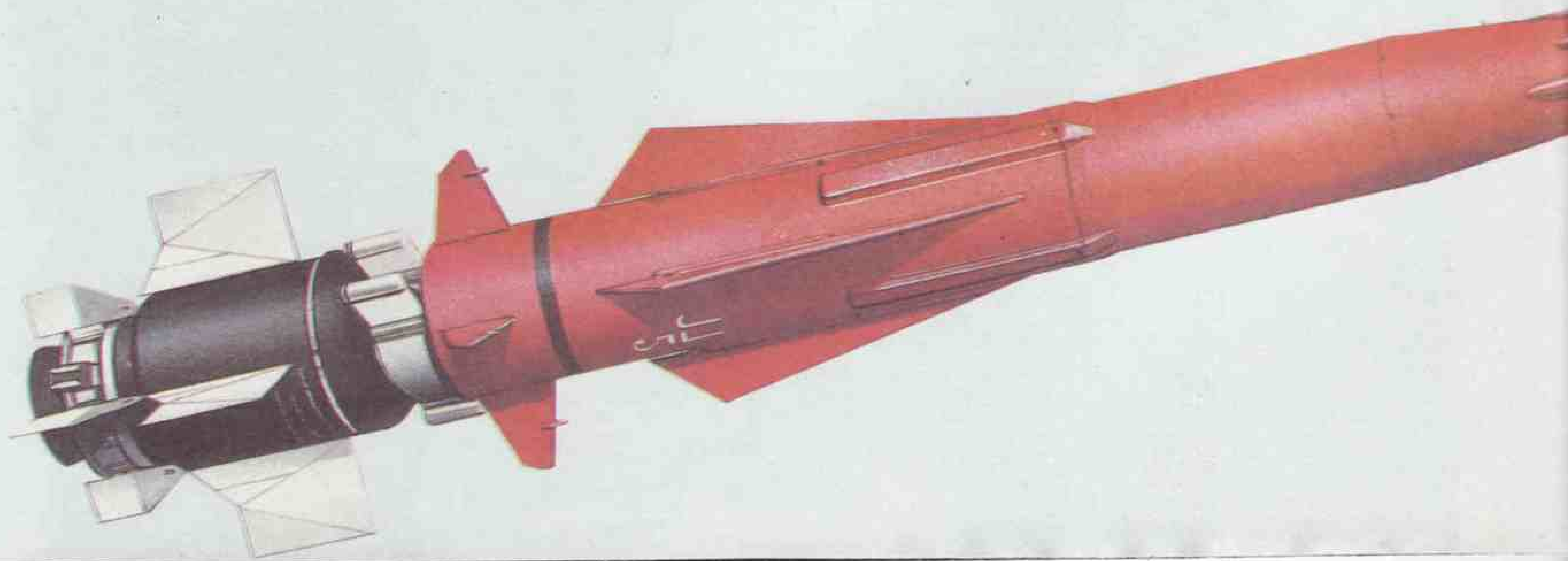
*El último de la fila de la izquierda lleva a su espalda un aparato de radio "Clansman".*



# Una familia de misiles: Sea Cat, Sea Dart y Sea Wolf

**ANATOMIA DE UN SEA CAT**

*1 – Enganche del tubo trazador*
*2 – Propulsor de lanzamiento*
*3 – Propulsor de crucero*
*4 – Conjunto del sistema de mandos eléctricos*
*5 – Carga explosiva*
*6 – Detonador*



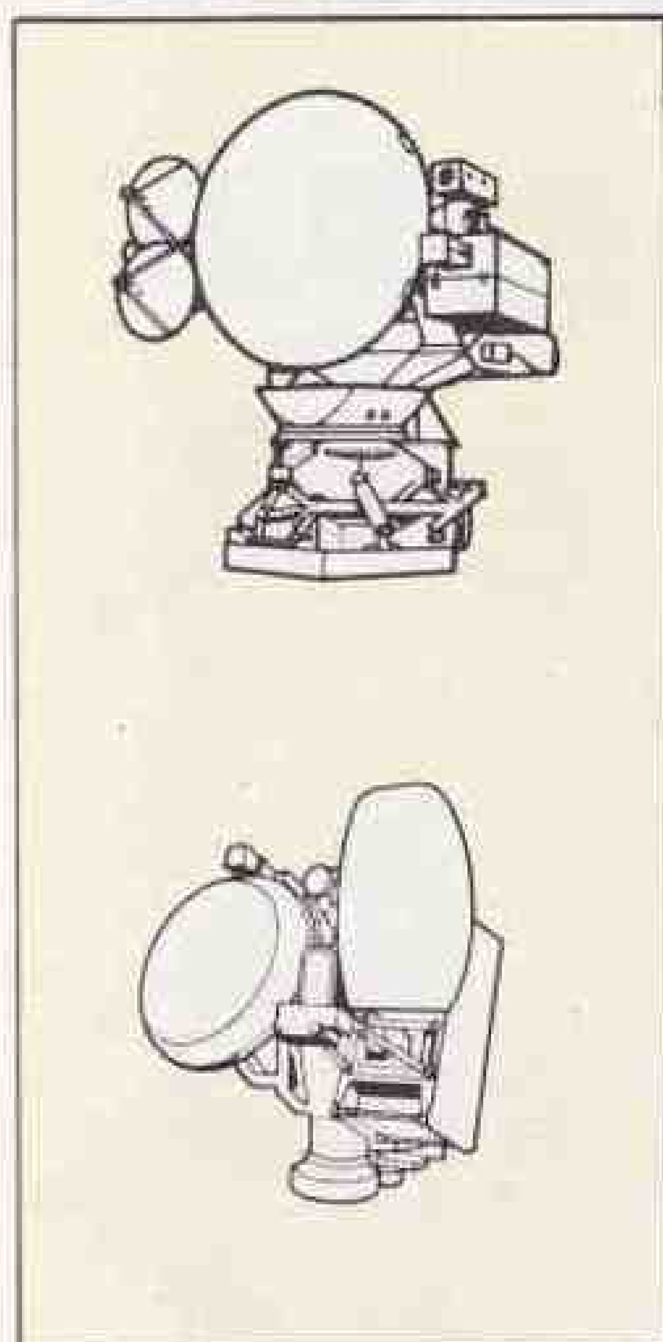
## PRINCIPALES CARACTERISTICAS TECNICAS

*1 – El Sea Dart es utilizado contra aviones y misiles a altas y bajas altitudes*
*2 – Su alcance es alrededor de 32 km*
*3 – El Sea Cat es un misil de defensa puntual contra los aviones a medianas y bajas altitudes*
*4 – Su alcance es de alrededor de 6.000 m*
*5 – El Sea Wolf es utilizado contra los aviones a medias y bajas altitudes, contra misiles y obuses*
*6 – Su alcance es secreto (no es muy grande)*

***A la izquierda:*** *El Sea Dart recibió el bautismo de fuego a comienzos del mes de mayo. Durante la duración de las operaciones, habría abatido, según los británicos, ocho aparatos argentinos.*

***Arriba:*** *El Sea Cat es uno de los primeros sistemas de defensa puntual de la marina británica. Tuvo en su activo ocho aparatos argentinos destruidos y dos probables (cifras de fuente británica).*

***Arriba a la derecha:*** *El Sea Wolf es el misil antiaéreo más reciente de la Marina británica. Puede destruir un obús de artillería durante su trayectoria. Una rampa de lanzamiento cuádruple se muestra aquí al lado.*



*Encima:* *Los dos tipos de radar de persecución del Sea Wolf: arriba el conjunto Signaal VM-40 actualmente en servicio; y debajo el nuevo proyecto 805 SW de Ferranti.*

*Debajo:* *El Sea Cat; se trata de un sistema antiguo, pero eficaz; equipa varios tipos de navíos, sobre todo los portaviones. El Sea Cat entró en servicio en 1962, precediendo directamente al Sea Wolf en la defensa contra los aviones supersónicos que vuelan a baja altitud.*

Entre todos los armamentos antiaéreos británicos en servicio, el Sea Wolf es a la vez el más moderno y el único sistema de defensa puntual que haya sido concebido para oponerse a la amenaza representada por los misiles que vuelan a ras del mar, como el Exocet. Después de que se hubo cambiado la programación de su sistema de guiado –en el curso de las operaciones en las Malvinas– este misil obtuvo mejores resultados contra aviones que volaban a baja altura: habría destruido cinco cazas argentinos, según cifras de fuentes británicas.

Las primeras pruebas de ese misil habían sido bastante alentadoras: antes de entrar en servicio en la Marina británica, en 1971, había logrado alcanzar en vuelo a un obús de 115 mm. Pero esos proyectiles tienen trayectorias notablemente más elevadas que un misil a ras de las olas, y es justamente en las zonas bajas, difíciles de proteger, donde un misil de defensa puntual debe ser eficaz. De hecho, no había a la altura de las Malvinas más que dos fragatas de Tipo 22 para ser armadas con los Sea Wolf, y ninguna de ellas fue atacada por los Exocet, de suerte que el sistema jamás fue realmente puesto a prueba.

El sistema Sea Wolf GWS-25 utilizado en el área de las Malvinas cuenta con radares de vigilancia alta y baja y, para los blancos, un sistema adicional de persecución por televisión. Los blancos son localizados primeramente por el radar de vigilancia, que barre constantemente el espacio alrededor del buque. Un blanco en aproximación es sondeado entonces para determinar si es amigo o enemigo. Si la interrogación formulada por radar no recibe el impulso correcto que emiten en respuesta los aparatos amigos, el objetivo es identificado como enemigo y asignado a un radar de persecución.

En la mayoría de los casos, este radar de persecución materializa una línea de mira hacia el blanco, cuyos datos son tomados en cuenta por la computadora principal. El sistema de lanzamiento dispara entonces un misil Sea Wolf, que mide 1,82 metros de largo y pesa 80 kilogramos. Otro radar de persecución establece los datos de trayectoria del misil y los comunica a la computadora. Esta compara entonces la línea de mira y el rumbo del proyectil, y las correcciones de trayectoria que deban efectuarse son transmitidas al Sea Wolf por un enlace de radio a microondas.

El radar de persecución del Tipo 910 utilizado en el sistema GWS-25 puede operar correctamente hasta un ángulo muy grande de elevación. Pero su calidad técnica es más bien mediocre a bajas altitudes. Esa es la razón por la que los objetivos que vuelan bajo son asignados al sistema de persecución por televisión, mientras que otro sistema semejante sigue la trayectoria del misil.

La guerra de las Malvinas reveló la importancia de un sistema de defensa puntual para todos los tipos de barcos. El *Atlantic Conveyor*, por ejemplo, no tenía ningún medio de defensa contra el Exocet que lo destruyó, cuando con sus 14.946 toneladas era capaz de embarcar un sistema GWS-25. Hoy se prevé también instalar, con urgencia, en buques de desplazamientos superiores a 800 toneladas, un sistema más ligero. tal como el Sea Wolf VM-40. Este tipo presenta la ventaja de no necesitar persecución por televisión porque utiliza el radar anglo-holandés STIR que opera en una doble banda de frecuencias, que permiten una buena identificación de los objetivos a baja altura.

## Rapidez de reacción

La rapidez de reacción es igualmente muy importante. Cuando el *Sheffield* fue destruido, el 4 de mayo, no habían pasado más que dos minutos y medio entre el momento de la detección por radar del avión asaltante y el impacto de su misil. Pero, de hecho, no hubo más que cinco segundos entre el instante en que el *Sheffield* fue atacado por un Exocet y el momento del impacto.

Los reflejos humanos son demasiado lentos para reaccionar con exactitud a tales ataques. Es por eso que

el Sea Wolf cumple todo el ciclo de la acción, desde la identificación del objetivo hasta su destrucción, sin ninguna intervención humana. El hombre no puede intervenir más que para interrumpir el ciclo en cualquier momento por razones de flexibilidad o de seguridad. Los tiempos de reacción del Sea Wolf son extremadamente reducidos, gracias a su gran velocidad de giro sobre su eje. Ello le proporciona alta precisión en la puntería, de suerte que cada misil abandona su rampa en la dirección exacta de su blanco, lo que permite ganar unos preciosos segundos en el tiempo de vuelo. La ojiva del Sea Wolf, además, es propulsada a una velocidad superior a "Mach-2" (Mach-1 es la velocidad del sonido), por un motor cohete a pólvora, y la potente carga explosiva que contiene puede detonar ya sea por impacto, ya sea por espoleta de proximidad. Así, puede destruir a su objetivo sin tocarlo, necesariamente.

El Sea Dart, del que la Marina argentina había encargado algunos ejemplares, es un misil más grande. Su desarrollo comenzó en 1962 y el de su sistema de mando y control en 1967. Es el sistema ADAWS-4 utilizado en los escoltas del Tipo 42 que están armados con Sea Dart. La campaña de las Malvinas dio la ocasión, igualmente, de probar el Sea Dart en combate. Los británicos le acreditaron ocho aparatos argentinos abatidos. En cierto modo, impuso el giro que tomó la batalla aérea por su incapacidad para interceptar objetivos a baja altura y su precisión a grandes distancias (su alcance máximo sobrepasa los 32 kilómetros).

## Ineficacia a baja altura

La ineficacia de los Sea Dart a baja altura se encuentra en todos los misiles cuyo guiado se realiza por iluminación de radar. El principio consiste en iluminar el objetivo mediante una emisión de radar, para que el misil se dirija automáticamente hacia el origen de la emisión reflejada por el objetivo. Las limitaciones de ese sistema son evidentes, si se considera un objetivo que vuela a la altura de las crestas de las olas, es decir, más bajo que el origen de las señales de iluminación, las señales reflejadas no pueden más que hundirse en el mar, lo que explica la imposibilidad para el misil de guiarse hacia un objetivo tan bajo.

## Un arma ya antigua

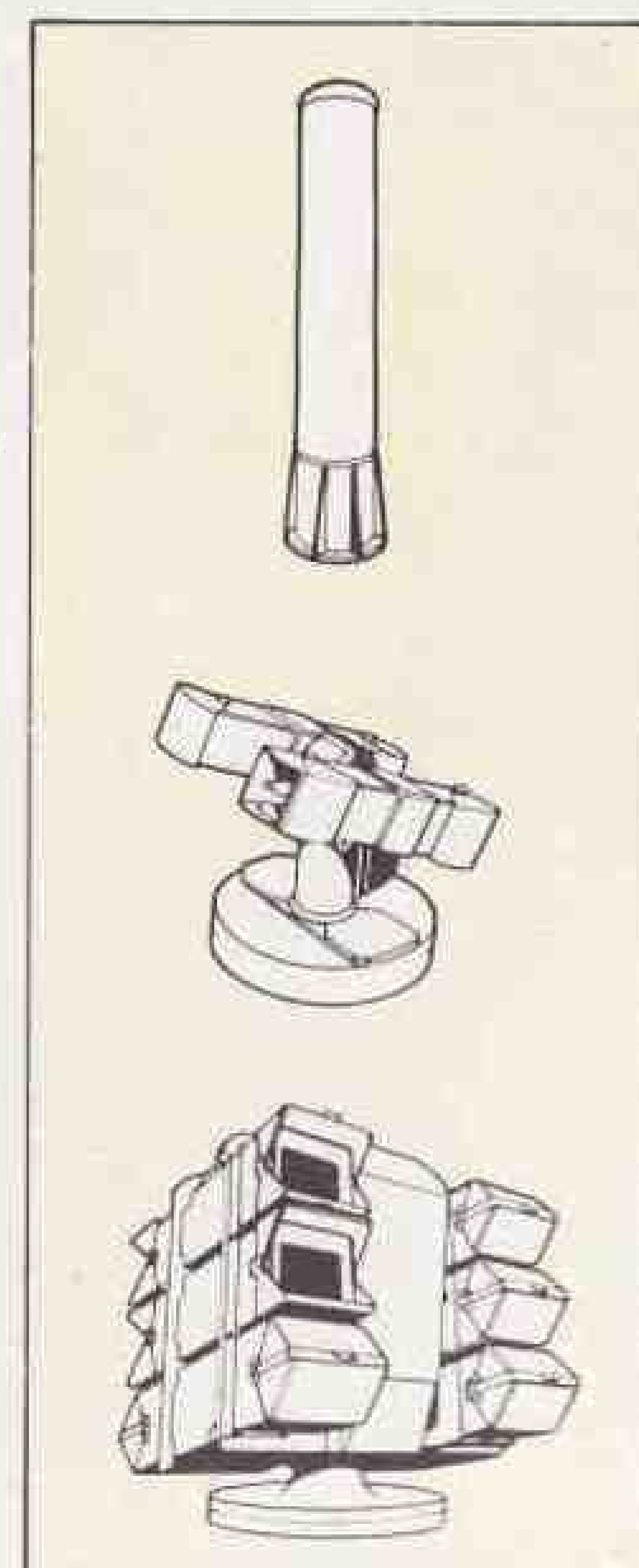
La mayor parte de los buques de guerra británicos, en el Atlántico Sur, estaban equipados con un arma todavía menos reciente: el Sea Cat.

El desarrollo del Sea Cat comenzó hacia fines de los años 50, y las primeras pruebas tuvieron lugar en 1962. Su origen se remonta, pues, a una época muy lejana de la de los misiles dirigidos, ya que funciona según un sistema de guiado manual. Pero la eficiencia no siempre procede necesariamente de una modernización avanzada. El Sea Cat, según los británicos, habría abatido ocho aparatos argentinos homologados, más dos probables.

No cabe ninguna duda de que un operador bien entrenado y resuelto puede llegar a un alto grado de precisión en el manejo de un sistema que representa, por otro lado, la ventaja de la robustez y de una relativa simplicidad. En las primeras versiones del Sea Cat, el operador seguía a su objetivo por medio de una lente de mira binocular y dirigía su misil mediante un manguito que comandaba la transmisión de órdenes por radio. En una versión más reciente, el operador no tiene sino que mantener la mira apuntada sobre el objetivo; la lente está montada sobre un soporte que transforma su menor movimiento en señales que corrigen la trayectoria del misil. Pero, después del disparo pasan unos siete segundos antes de que el proyectil pueda ser localizado por el visor y controlado totalmente. El sistema no puede ser eficaz, por lo tanto, a menos de 500 metros de distancia.

Finalmente se debe sañalar que, si el 12 de junio, un operador de Sea Cat a bordo del *Glamorgan* pudo captar al Exocet dirigido contra el buque, no pudo, pese a ello, impedirle alcanzar su blanco.

***Encima:*** *El proyecto de un Sea Wolf de lanzamiento vertical. Está en curso de experimentación.*
***Debajo:*** *Tres modos de lanzamiento diferentes. Arriba, el lanzamiento vertical, que permite la recarga del lanzador por debajo de la cubierta. En medio, un doble tubo de lanzamiento rápido, que permite también la recarga por debajo de cubierta. Abajo, un lanzador de seis tubos, el GWS 25, instalado en las fragatas de la clase del* ***Broadsword****.*





# La última víctima del Exocet: el "Glamorgan"



Las pantallas de radar del *Glamorgan* nunca pudieron "ver" llegar al misil que se aproximaba, a gran velocidad y a muy baja altura. Fue el oficial de guardia en el puente quien lo avistó primero. Fue el 12 de junio a las 2.35 horas de la mañana. En rápida acción refleja ordenó ejecutar la maniobra evasiva clásica: viraje cerrado a estribor.

Pero el misil impactó diez segundos más tarde, antes de que el viraje hubiera sido completado. Se deslizó a lo largo de la cubierta principal, atravesó el hangar para helicópteros y después la cocina situada debajo. Causó trece muertos y veintidós heridos. El *Glamorgan* sobrevivió y pudo regresar a Portsmouth. El hecho ocurrió un mes después de que el *Sheffield* fuera hundido, tocado también por un misil Exocet.

La Marina británica hace una cuestión de honor el respeto a sus tradiciones, en lo concerniente a los nombres de sus buques de guerra. La tripulación del *Invincible*, por ejemplo, sabía perfectamente que un barco anterior, que llevaba ese mismo nombre, había encabezado la escuadra que derrotó al almirante alemán conde Gustav von Spee muy cerca de las Malvinas, durante la Primera Guerra Mundial. La tripulación del *Exeter*, séptimo barco de ese nombre desde 1680, debía saber que otro *Exeter* había formado parte de la escuadra que, en 1746, había capturado el primer *Ardent* a una flotilla francesa... Pero, el *Glamorgan* era el primer navío que llevaba ese nombre.

## La insignia del almirante

Desde antes de ese día fatal del 12 de junio, el *Glamorgan* ya había hecho mucho para merecer ser citado en los anales de la Marina británica. Había enarbolado la insignia del almirante Woodward, comandante de la Fuerza de Intervención 317, que se había embarcado a su bordo para conducir esa fuerza hacia el sur, hasta instalarse en el *Hermes*. Se había revelado como un potente apoyo para el resto de la Fuerza de Intervención, rompiendo el bloqueo y apoyando en repetidas oportunidades a los comandos que peleaban en las islas y martillando la pista del aeródromo de Pebble Island con sus cañones de 115 mm.

Había apoyado las operaciones de diversión del 21 de mayo y después se había unido, al día siguiente, a las fuerzas que defendían San Carlos. Sus armas antiaéreas y submarinas eran, ciertamente, de una generación más antigua que la de los sistemas más recientes de que disponía la Marina británica, pero sus cañones suministraban sin tregua su fuego de apoyo a las fuerzas que desembarcaban en las islas. El *Glamorgan* también gozaba de gran popularidad entre los soldados y los infantes de marina, a los que brindaba el apoyo de su artillería. Si no hubiera sido tocado, el 12 de junio, hubiera batido el record de obuses disparados por un buque británico.

*Debajo:* *El* ***Glamorgan*** *saluda con sus dos cañones de 115 mm. A pesar de los destrozos considerables en sus estructuras, el* ***Glamorgan*** *llegó a alcanzar Portsmouth. Desde entonces ha sido puesto en servicio, después de reparaciones y reequipamiento. Había participado en la reconquista de las Georgias del Sur, y apoyado con su artillería de a bordo en las operaciones terrestres en las Malvinas; es el único de los navíos tocados por un Exocet que ha sobrevivido.*



## La custodia del rebaño

Durante el período que transcurrió entre el desembarco de San Carlos y el asalto final a Puerto Argentino, no se pidió más que un poco de apoyo a los cañones de la Marina. Y como la Fuerza de Intervención terminaba de ser reforzada por el arribo, el 23 de mayo, de siete fragatas y destructores de escolta, el contralmirante Woodward pensó que podría retirar al *Glamorgan* del área de combate para dedicarlo a la protección de las tareas de remolque, reparaciones y aprovisionamientos (TRALA). Ese sector del mar, a unos 370 kilómetros al este de Puerto Argentino, estaba situado más allá del radio de acción de la mayoría de los aparatos de combate de la aviación argentina. Era allí donde se encontraban, en número variable, remolcadores, buques-taller, barcos de reabastecimiento y otras unidades no inmediatamente necesarias en la zona de combate, que debían mantenerse bastante cerca, pero fuera de lugares peligrosos.

TRALA era de hecho un convoy estacionario, que constituía un objetivo interesante para un ataque aéreo, submarino o de superficie. La tarea del *Glamorgan* era, a la vez, proteger a esos buques –protección difícil ya que era el único escolta– y coordinar las actividades de la TRALA.

La apacible estada del *Glamorgan* como custodio de la TRALA llegó a su fin en la tarde del 11 de junio. En las islas, las fuerzas británicas eran evidentemente inferiores en número de modo que sus asaltos debían recibir todo el apoyo posible. Y el *Glamorgan* fue llamado de vuelta al combate.

## Puesto fuera de combate por un MM-38

Todo el mundo sabía bien que la posición no era un lugar para descanso total. Ya el *Ardent* había sido hundido y el *Plymouth* seriamente averiado. La ruta seguida normalmente por los navíos que cañoneaban la costa los hacía vulnerables a los ataques de submarinos, de lanchas rápidas, de la artillería costera y de misiles, a lo que se agregaba el riesgo permanente de los ataques aéreos, aunque el peligro inherente a estos últimos era disminuido un tanto por el hecho de que los bombardeos de apoyo de la artillería naval se efectuaban mayormente de noche.

La amenaza de ataques de submarinos o lanchas rápidas eran contrarrestados por las fuerzas antisubmarinas y los helicópteros de la Marina británica. Los argentinos se servían bien de sus baterías de obuses modelo 77, de 155 mm, pero por falta de un eficaz control de tiro les fue imposible hacer impacto en ninguno de esos buques, que para ellos no eran sino

objetivos relativamente pequeños, móviles y lejanos.

Sin embargo, los argentinos tenían algunas armas eficaces: dos misiles superficie-superficie Exocet MM-38 con sus tubos de lanzamiento emplazados sobre un remolque. Esos misiles habían sido desmontados de la corbeta *Guerrico*.

El *Glamorgan* se encontraba en posición de tiro a unos 30 kilómetros de la costa cuando fue tocado, en el momento preciso en que se daba la alerta. Ni su radar de marcación de objetivo Tipo 992-Q, ni su radar de vigilancia Tipo 965-M habían detectado la llegada del Exocet, incapaces como eran de distinguir un blanco tan pequeño, rápido y de vuelo tan bajo, entre la confusión de ecos de los alrededores. La primera señal de la llegada del misil argentino no se tuvo hasta que el oficial de guardia lo avistó desde lo alto del puente.

Con mucha presencia de ánimo, ejecutó la maniobra clásica en el mar, consistente en hacer virar el barco hacia el lado opuesto al misil.

Esa táctica consistente en presentar la popa del navío a cualquier amenaza se había puesto en práctica primeramente para evitar los torpedos y empleada desde la batalla de Jutlandia, en 1916. La maniobra tiene dos efectos: reduce la dimensión del objetivo ofrecido al misil en relación de diez a uno aproximadamente, ya que el *Glamorgan* mide 158,5 metros de eslora, y solamente 16,46 metros de manga en la cuaderna maestra. Por otra parte, facilita enormemente la acción de interferencia del misil, aunque en ese caso no hubo tiempo de lanzar señuelos, ya que transcurrió muy poco tiempo entre el avistamiento y el impacto.

No se puede decir, ciertamente, que tal o tal otra parte de un barco sea la mejor para 'ofrecer'' al impacto de misiles, pero sin duda la popa es la menos mala. Un barco tiene, en efecto, más posibilidades de permanecer a flote con la popa destrozada, mientras que un impacto en plena amura tiene grandes posibilidades de averiar mecanismos esenciales o el puesto de mando, lo que en ambos casos paraliza la nave y la expone así a otros ataques.

## La ojiva no explotó

Pero no fue solamente esa buena maniobra lo que salvó al *Glamorgan*. También se benefició con un buen golpe de suerte ya que, al igual que el Exocet AM-39 lanzado contra el Sheffield por un Super Etendard, el misil MM-38 disparado desde tierra no explotó tampoco al hacer impacto. Si la ojiva hubiera explotado habría causado destrozos tan importantes en la popa del *Glamorgan* que se habría perdido sin ninguna duda. El buque pudo, pues, navegar hasta Portsmouth, a donde llegó el 10 de julio. Su hangar devastado estaba protegido de la intemperie por una gran lona.



***Debajo:*** *El remolque de lanzamiento que fue el origen de los destrozos. Estos dos tubos de lanzamiento de Exocet habían sido recuperados del* ***Guerrico*** *por los argentinos, y después montados en este remolque y llevados por avión a las Malvinas.*

***Abajo:*** *El hangar de helicópteros del* ***Glamorgan****, seriamente tocado. El helicóptero Wessex, explotó, matando a seis de los nueve hombres que lo rodeaban.*



# El Arma Aérea de la Flota



*La tradición del Arma Aérea de la Flota nació el 13 de mayo de 1912, fecha de la creación del Ala Naval del Real Cuerpo de Vuelo, predecesor de la Real Fuerza Aérea –Royal Air Force– (RAF). Rebautizada Royal Naval Air Service –Real Servicio Aéreo Naval (RNAS)– en 1914, un mes antes de la declaración de la Primera Guerra Mundial, combatió como fuerza aérea autónoma hasta su integración a la RAF en 1918.*

*Entre las dos guerras mundiales los hombres del arma aeronaval, embarcados o con base en tierra, sirvieron en los cuadros del Arma Aérea de la Flota de la Real Fuerza Aérea hasta mayo de 1939. El Arma retornó entonces a la Marina bajo la designación Air Branch of the Royal Navy, o sea Rama Aérea de la Marina Real, para pasar de nuevo a ser el Arma Aérea de la Flota desde el año 1953.*

*A pesar de los brillantes servicios rendidos durante la guerra, conoció un largo período de declinación que no alcanzó a impedir la puesta en servicio, durante los años de 1960, de cazas de alta performance como los Phantom y Buccaneer. El Libro Blanco sobre la Defensa, de 1966, recortó las alas a los programas futuros y el de 1970 no permitía esperar nada más que una recuperación muy modesta por el lado de los aviones de planos fijos. Los grandes portaviones* ***Eagle*** *y* ***Ark Royal*** *fueron retirados del servicio en 1971 y 1979 respectivamente, mientras que aparecía una nueva clase de portaviones ligeros, la del* ***Invincible****. En junio de 1979, la Marina Real recibía su primer Sea Harrier operacional.*

*En abril de 1982 el Arma estuvo en pie de guerra en 48 horas. Una parte del equipamiento tuvo que ser improvisada, como la instalación de lanzacohetes sobre los "Gazelle" de los infantes de Marina y el montaje de los radares Searchwater en los helicópteros Sea King, para suministrar una forma de cobertura para la detección lejana aeroportada. Varios escuadrones se fusionaron, fueron disueltos o destinados a la instrucción.*

*En la base aeronaval de Culdose el Escuadrón Nº 814 entregó sus Sea King a unidades operacionales como el Escuadrón Nº 825, creado el 7 de mayo para embarcar en el* ***Atlantic Causeway*** *y el* ***Queen Elizabeth II*** *(QE-2). Los medios de los escuadrones Nros. 702 y 815 fueron repartidos entre destructores y fragatas, mientras que unos cuantos "Wasp" eran sacados de depósito para armar barcos mercantes requisados. El Escuadrón Nº 707 se reconstituyó en Wessex bajo el número 848 y se embarcó a bordo del* ***Olna****, el* ***Regent*** *y el* ***Atlantic Conveyor****. Siempre en Wessex, el Escuadrón Nº 848, creado a principios de mayo, embarcó en el* ***Engadine*** *y el* ***Atlantic Causeway****. El escuadrón de instrucción en Harrier, el Nº 899, perdió algunos pilotos y aviones en beneficio del Ecuadrón Nº 809, creado el 8 de abril y embarcado en seguida a bordo del* ***Hermes*** *y del* ***Invincible****.*

*Los Sea Harrier del Arma Aérea de la Flota fueron parte determinante del éxito de la campaña, mientras que los Sea King efectuaban una cobertura ASM permanente y los Lynx armados con misiles Sea Skua demostraban su eficacia contra las embarcaciones ligeras de ataque argentinas. Los 28 Sea Harrier de los escuadrones Nros. 800, 801, 809 y 899 se destacaban, en esos momentos, por su índice de disponibilidad del 99 por ciento, efectuando más de 1.100 misiones de patrulla de defensa aérea y 90 de ataque a tierra..*




LOS COMBATES TERRESTRES

# Los argentinos toman las Malvinas

El 2 de abril de 1982 un archipiélago del Atlántico Sur, conocido por algunos bajo el nombre de Falklands, por otros como Malvinas y aun como Malouìnes, era invadido por fuerzas argentinas.

A las 04.30 hs. de la mañana de ese 2 de abril, helicópteros argentinos desembarcaban 150 hombres en Mullet Creek, una pequeña ensenada situada cinco kilómetros al sudoeste de la capital de las Malvinas, Puerto Stanley. Era el comienzo de la ocupación argentina del archipiélago. Poco después, un millar de hombres de las fuerzas especiales y de la Infantería de Marina llegaban como refuerzo, alrededor de las 09.30 hs. Cinco horas después de los primeros desembarcos, se producía la rendición de los 80 hombres de la Royal Marines (RM, infantería de marina británica) que componían la pequeña guarnición inglesa.

Al día siguiente, 3 de abril, capitulaba a su vez el reducido destacamento de los Royal Marines en las



Georgias del Sur.

El destacamento permanente de Royal Marines en las islas Malvinas se denominaba "Naval Party" Nº 8901. El 1 de abril de 1982 a las 09.00 hs. (una fecha bien escogida), el mayor Mike Norman de los RM recibía oficialmente el mando del destacamento para el período 1982/1983, en reemplazo del mayor Gary Noott, quien acababa de cumplir su período de mando de dos años. La misión seguía siendo defender la plaza.

## Una operación bien preparada

A las 15.30 hs. ambos oficiales superiores fueron convocados por Rex Hunt, el gobernador del archipiélago, quien los puso en conocimiento de un telegrama de Londres.

El mensaje decía textualmente: "Una flota de invasión argentina se encontrará mañana al alba a la altura de cabo Pembroke. Es muy probable que esta fuerza desembarque. A ustedes corresponde tomar las decisiones oportunas". En Londres, el gobierno británico había recibido de distintas fuentes informes sobre las maniobras efectuadas por las fuerzas navales argentinas del 23 al 28 de marzo. En el marco de esas maniobras, se había efectuado también un ejercicio antisubmarino combinado con la marina uruguaya en el estuario del Río de la Plata. Informes posteriores señalaban que esta escuadra había puesto proa al sur desde la Base Naval de Puerto Belgrano, el 28 de marzo, después de haber embarcado infantes de marina, soldados y munición de guerra. El 29 de marzo el grupo había sido localizado a unos 1.400 km al norte de Puerto Stanley. La escuadra comprendía un portaaviones, cuatro destructores y un buque de desembarco anfibio.

La Junta entonces en el poder en la República Argentina esperaba obligar así al Reino Unido a cederle la soberanía sobre sus posesiones del Atlántico Sur. También le era imperioso recobrar un poco de la popularidad, que sufría un veloz deterioro, como lo habían demostrado las violentas manifestaciones de la noche del 30 de marzo en Buenos Aires.

Un incidente diplomático menor surgió a propósito del desembarco, en una vieja instalación de balleneros en las Georgias del Sur, de un equipo de chatarreros argentinos encargados de rescatar todo lo posible. Al poner de relieve el incidente, los argentinos habían

*Los argentinos desembarcan en las Malvinas. La escuadra argentina comprendía un portaaviones, tres destructores, un buque de desembarco y tres transportes de tropa. La minúscula guarnición británica se batió por el honor durante tres horas.*
*Recuadro: Un LVTP-7 de la Infantería de Marina argentina.*





esperado forzar al gobierno británico a algunas concesiones en las negociaciones relativas a la soberanía de las Malvinas, que se estaban llevando a cabo en Nueva York. Al ''inflar'' este asunto de los chatarreros, la Argentina reforzó militarmente su posición al enviar unos barcos de guerra hacia las aguas de las Georgias y después al hacer zarpar una escuadra equipada para operaciones anfibias.

La Junta parece haber estado mal informada. Ellos creían que los británicos preferirían abandonar la partida antes que arriesgarse a un conflicto armado. En el fondo esperaba que el adversario se inclinaría ante la superioridad numérica.

Por lo que parece, las órdenes de invasión no llegaron al mando de la escuadra hasta muy tarde, tal vez uno o dos días antes del 2 de abril. La facilidad con la que fue ejecutada, muestra que la operación había sido ensayada repetidamente y que sus planes habían sido minuciosamente establecidos. El mando de los 4.500 hombres de la fuerza de desembarco había sido confiado al almirante Carlos Busser.

La imposible misión de defender el archipiélago contra atacantes muy superiores en número fue responsabilidad, pues, de Mike Norman. Para esta tarea, no contaba con más que 43 hombres del destacamento de relevo, 25 del destacamento de ''veteranos'' y otros 12 del rompehielos de reconocimiento *Endurance*. Nueve de los ''antiguos'' habían sido enviados, bajo el mando del teniente Keith Milles, a las Georgias del Sur para ratificar la posición del gobierno de Su Majestad a los recuperadores de chatarra.

Esta era una misión imposible y Norman lo sabía. La tarea que se impuso fue simplemente la de resistir todo el tiempo posible. A su parecer, el primer objetivo del adversario sería Puerto Stanley, a fin de neutralizar sus defensas y apoderarse del puerto y del aeródromo con vistas a los desembarcos posteriores. En consecuencia, articuló sus defensas alrededor del aeropuerto y hacia el este del conglomerado urbano. Su primera preocupación fue inutilizar la pista de aterrizaje, lo que logró atestándola de vehículos, con una sección muy reducida (la sección N° 5) para cubrir estos obstáculos desde el sur del terreno. Se instaló un puesto de observación al este de Yorke Point y una ametralladora fue puesta en batería apuntando hacia Yorke Bay, uno de los numerosos sitios de desembarco posibles, cuyas inmediaciones habían sido obstaculizadas con algunos rollos de alambre de púas. Los sirvientes de la ametralladora recibieron dos motocicletas en previsión de un repliegue urgente y una canoa por si no podían retirarse por vía terrestre.

## Desembarcan los argentinos

Junto al sur de la posición ocupada por la sección N° 5, la ruta que une el aeropuerto con la capital de las islas hace un ángulo recto a la altura de Hooker's Point. Ahí se ubicó la sección N° 1, con la sección N° 2 a su izquierda, sobre la antigua pista de aterrizaje. La potencia de fuego del dispositivo fue reforzada con un lanzamisiles antitanque Carl Gustav de 84 mm, servido por dos hombres y por varios lanzacohetes antitanque de 66 mm. Algo más al oeste, la sección N° 3 tomó posiciones cerca de las balizas de radionavegación VOR del aeródromo, con la misión de retrasar todo lo posible al enemigo antes de retirarse.

Desplegada a través de la rada de Puerto Stanley, en Navy Point, la sección N° 4 estaba reforzada por el segundo lanzador Carl Gustav y sus dos servidores. Tenía como misión atacar toda nave de desembarco o todo buque enemigo que intentara forzar el paso. Para su rápido retorno a Government House, en caso de necesidad, contaba con un bote neumático Gemini.

Situada al sur de Puerto Stanley, hacia Murray Heights, la sección N° 6 recibió la misión de prevenir toda aproximación de tropas argentinas por el sur de la ciudad. Un segundo puesto de observación fue situado al oeste de esta posición, en Sapper Hill, con un solo observador, el infante de marina Mike Berry, al que se le asignó también una moto. El puesto de mando principal se instaló en Government House. El mayor Noott

*La rendición: un infante de marina argentino, reconocible por su gorro de lana negro, da órdenes a los británicos. La difusión de este documento gráfico en el Reino Unido contribuyó a fortalecer la resolución de reconquista.*



desempeñaba allí la función de consejero del gobernador, mientras que el mayor Norman se ubicaba en Look Out Rocks, en la zona sudeste de la ciudad, para ejercer el mando de las tropas. La barca *MV Forrest* se hizo a la mar para intentar asegurar una vigilancia por radar hacia el norte de los fondeaderos de Puerto Williams. El mortero de 81 mm del destacamento estaba fuera de servicio pero se pudo incorporar una ametralladora de refuerzo para la sección Nº 2 en Hooker's Point.

Por la noche la guarnición recibió el refuerzo de dos insulares, Jim Fairfield, cabo de reserva de los Royal Marines y Bill Curtiss. El cuartel de los Marines en Moody Brook Camp fue evacuado a las 02.00 hs. de la mañana del 2 de abril y se ocuparon todas las posiciones defensivas. El faro de Pembroke Point fue apagado y Bill Curtiss desconectó el sistema VOR del aeropuerto. La minúscula fuerza armada británica estaba en pie de guerra.

No quedaba más que asegurar a los 37 residentes argentinos del archipiélago...

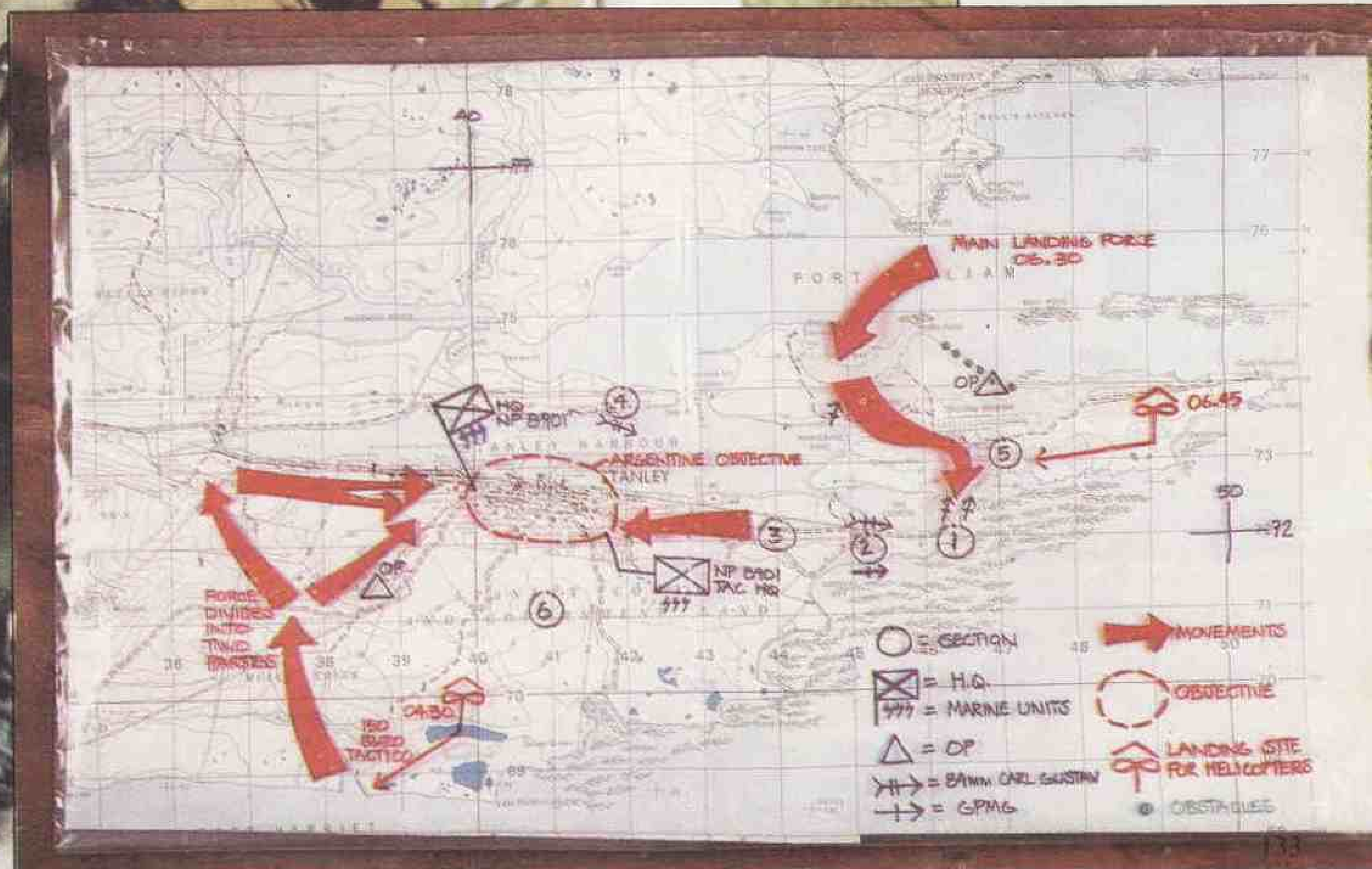
A las 02.30 hs., el *Forrest* señaló un contacto radar. El enemigo estaba en marcha. Una hora más tarde se hizo evidente que una escuadra importante estaba maniobrando a la altura de Cape Pembroke. En la pequeña fuerza de defensa no había quien no experimentara la tensión de la espera, pero todos sentían que no sería por mucho tiempo.

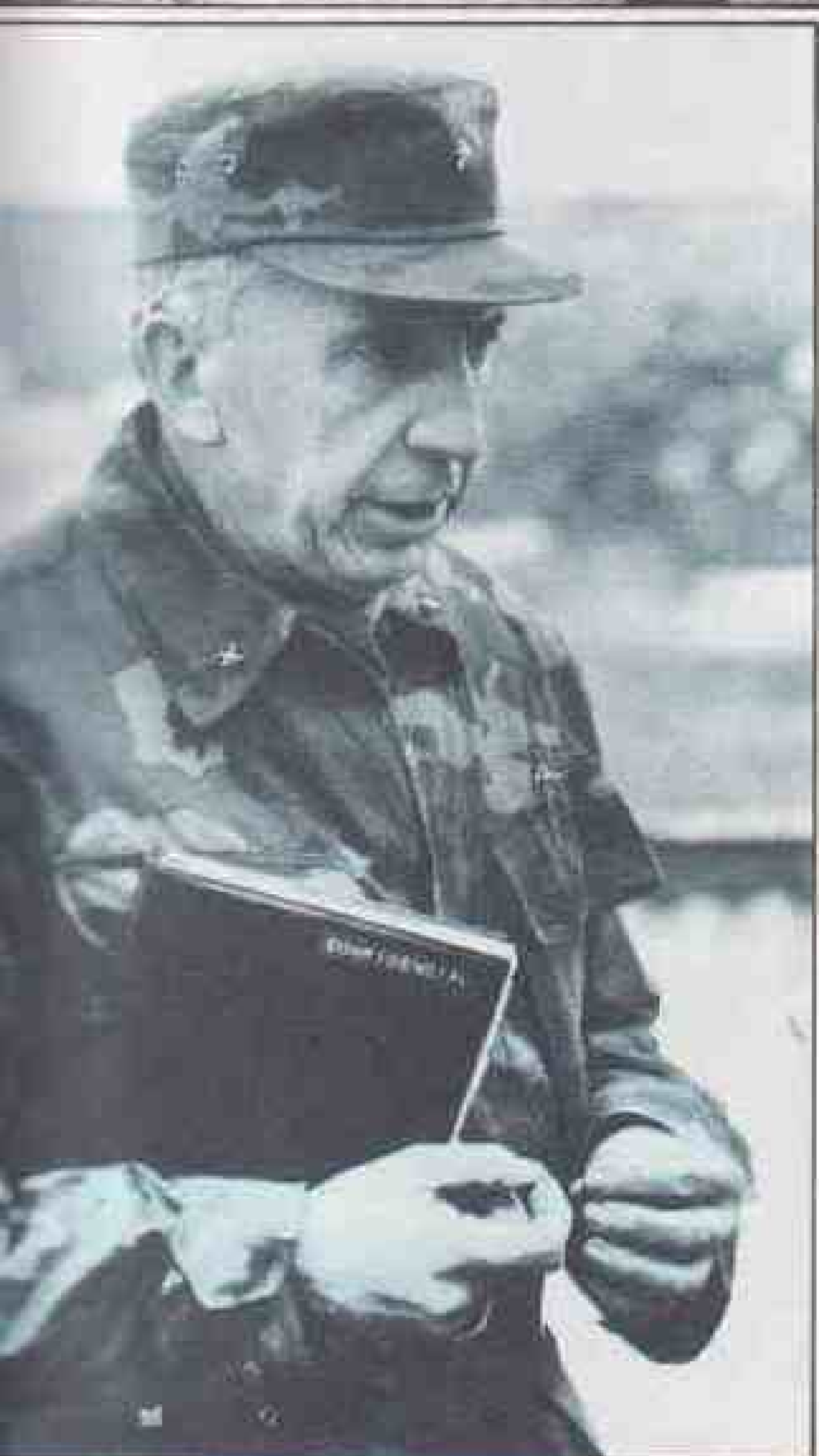
Un nuevo contacto a las 04.30 hs., esta vez del puesto de observación de Sapper Hill: unos helicópte-





*Arriba. der. (b. y n.): El disgusto que se lee en el rostro del mayor Gary Noott contrasta con la expresión del almirante Carlos Busser. Abajo, recuadro: Este mapa fue trazado partiendo de la carta de estado mayor con datos proporcionados personalmente por Mike Norman. Se ven las posiciones de los Royal Marines en Puerto Stanley y las rutas de penetración de las fuerzas de asalto argentinas.*





*Arriba: Humillación para los Royal Marines, obligados a tenderse sobre el asfalto. Rodando con lentitud, un LARC-5 del batallón de medios anfibios de la Infantería de Marina argentina arriba a la zona de desembarco. Algunos minutos después, el pabellón azul y blanco argentino sería izado sobre Government House y las Malvinas declaradas territorio argentino.*

ros fueron avistados cerca de Mullet Creek Cap en Puerto Harriet. ¿Qué hacían allí? La respuesta a este interrogante llegó a las 06.15 hs., con el estruendo de disparos y explosiones provenientes de Moody Brook. Eran los Buzos Tácticos (de la Infantería de Marina argentina) que atacaban el cuartel de los Royal Marines. El ataque se realizó con pistolas ametralladoras y granadas. Los argentinos esperaban sorprender a sus adversarios en la cama.

Pero lo que inquietó inmediatamente al mayor Norman fue que había tomado una vía equivocada. Los argentinos llegaban del oeste y todo su dispositivo estaba orientado hacia el este.

Norman ordenó enseguida a las secciones Nos. 1 y 5 que se replegaran a Government House y él mismo hizo otro tanto. El primer ataque contra el puesto de mando se produjo a las 06.15 hs., los argentinos lograron aproximarse mucho a los edificios (de hecho tres de ellos lograron deslizarse por las dependencias, donde se escondieron en las habitaciones de servicio), pero los disparos de ametralladora y de armas livianas terminaron por rechazar el asalto.

Un cuarto de hora después, el puesto de mando de Yorke Point y la sección N° 2 estacionada sobre la vieja pista informaron de un desembarco en Yorke Bay. Algunos minutos después comunicaron el arribo a tierra de unos 18 VTT (vehículos de transporte de personal), que enseguida se dirigieron hacia Puerto Stanley. Se trataba de los LVTP-7 "Amtrack" (por Amphibious-Tracked, es decir, anfibio a orugas) de fabricación norteamericana armados con ametralladoras de 12,7 mm. de calibre. En el curso de su avance por la ruta del aeropuerto fueron atacados por la sección N° 2 a las órdenes del teniente Bill Trollope de los Royal Marines. Un cohete antitanque de 66 mm LAW (Light Anti-tank Weapon, arma antitanque liviana) inmovilizó al vehículo que abría la marcha, que fue alcanzado a la altura del compartimiento de pasajeros por el disparo del armero-especialista Gibbs. Los sirvientes del Carl Gustav de 84 mm., los infantes Bron y Best, alcanzaron al primer Amtrack en su parte delantera. Entonces los demás vehículos se detuvieron, sus tropas desplegaron y abrieron fuego de ametralladoras.

## Concurso de tiradores de élite

Una retirada prudente permitió a los Marines replegarse a Government House, alrededor de la cual los combates causaban estragos desde hacía varias horas, mientras los comandos del cuerpo de Buzos Tácticos continuaban intentando apoderarse de la casa por la fuerza. En lo más recio de la refriega, llegó un mensaje radial de la sección N° 4 desde su posición en Navy Point, en el que señalaba la presencia de tres objetivos a atacar y pedía prioridades. "¿Cuáles son esos objetivos?", preguntó Norman. "Objetivo número uno: un portaaviones; objetivo número dos: un crucero; objetivo número..." La trasmisión se cortó. Pero la sección logró replegarse en el bote neumático y escapó de las búsquedas durante cuatro días después de la rendición británica.

A esta altura de los hechos, el combate tomaba el aspecto de un concurso de tiradores de élite. El día despuntaba y la mayoría de los Marines británicos pensaba que podrían resistir durante mucho tiempo a los aproximadamente 600 sitiadores de Government House. Pero el gobernador Rex Hunt, quien se hacía informar por los pobladores acerca de los avances de los argentinos, recibió una mala noticia. Los Amtrack estaban en camino. Estos vehículos podían fácilmente tomar posición fuera del alcance de los sitiados y arrasar Government House cuando quisieran. Norman comprendió que no había posibilidad alguna de salir de esa situación y sugirió en consecuencia a Hunt tomar contacto con los argentinos.

El gobernador aceptó muy a pesar suyo y rechazan-

do la idea de una rendición. Pero no tenía otra elección. El vicecomodoro Héctor Gilobert de la Fuerza Aérea Argentina, quien dirigía la oficina local de LADE (Líneas Aéreas del Estado), la compañía aérea argentina que reabastecía a las Malvinas, fue contactado en su domicilio (no habían tenido tiempo de recluirlo) y aceptó servir de intermediario.

En ese momento los tres soldados argentinos que habían entrado a una de las habitaciones altas de Government House decidieron salir de su escondite con todas las precauciones del caso. Gary Noott se encontraba en la habitación directamente debajo de donde estaban ellos y sin dudar un segundo lanzó una ráfaga de su fusil automático hacia el techo.

La entrevista de Hunt y el almirante Busser tuvo lugar en la misma Governmnent House. Hunt dijo al argentino que no era bienvenido en las islas y lo invitó a abandonar el territorio. El almirante rehusó cortésmente y le manifestó que tenía 2.800 hombres en tierra y otros 2.000 embarcados. El argumento era de peso. A las 09.25 hs. el gobernador hizo dar a los Marines la orden de deponer las armas.



# La Junta se atrinchera

Dos días antes de la ocupación de las Malvinas por las fuerzas argentinas, 10.000 ciudadanos encolerizados habían salido a la calle en Buenos Aires para manifestar su hostilidad a la Junta y a su jefe, el general Leopoldo Galtieri. Pero cuatro días después, Buenos Aires resonaba con los gritos de alegría de 250.000 manifestantes llegados a proclamar su fervor patriótico y a aplaudir al ejército vengador del honor nacional. Para la Junta ésta fue su hora de triunfo y el general Galtieri lo saboreó como un conocedor. Con una sola jugada de póker había acallado a la crítica, reconquistado el fervor popular y desviado la atención de los problemas internos.

En la turbulenta vida política de la América del Sur, fértil en golpes de Estado, el fenómeno de la Junta forma parte de las cosas de la vida. Es simplemente la toma del poder por una camarilla de oficiales que se apoyan en la fuerza armada. La historia de la República Argentina está salpicada de cambios de este género, pero en este caso el pequeño grupo de oficiales que condujo a la nación a la guerra contra el Reino Unido ocupaba desde hacía poco tiempo la primera fila de la escena. Seis años antes había entrevisto por primera vez la perspectiva del poder cuando un golpe de Estado derrumbó a un gobierno civil aquejado de impotencia, pero Galtieri había tenido que esperar a los últimos días de 1981 para poder rematar sus maniobras y ocupar la más alta función, la presidencia de la República.

Por dictatorial que fuera su actitud, Galtieri no era sin embargo el único que presidía los destinos de la Argentina. La responsabilidad de la guerra de las Malvinas la compartía con otros, especialmente con sus pares, los comandantes de la Armada, almirante Jorge Anaya, y de la Fuerza Aérea, brigadier general Basilio Lami Dozo, y con su ministro de Relaciones Exteriores, Nicanor Costa Méndez. Los tres habían formulado el compromiso solemne de reconquistar las Malvinas lo antes posible, por la fuerza si fuera necesario. Y Anaya, sin duda, era el más virulento.

Dicho esto, Galtieri era el hombre de la situación, el ídolo de las masas populares y quien tenía más que ganar –o perder– en esta gigantesca jugada de bluff. ¿Quién era entonces este personaje audaz?

*Leopoldo Galtieri era una figura muy popular entre los oficiales argentinos.*



## Un aire tejano

Nacido en 1926, el general Leopoldo Galtieri es el hijo de italiano emigrado a la Argentina. La clase dirigente de este país proviene tradicionalmente de raíces italianas. Como muchos de sus compatriotas salidos de una familia modesta, Galtieri se había inclinado hacia el Ejército. Bien dotado para lo técnico, consiguió ingresar al Colegio Militar en la especialidad de ingeniero-mecánico. Fue por esta razón que fue enviado a unos cursos en los Estados Unidos.

Para los norteamericanos fue una revelación. Les gustaba su aire "gastado" y se lo habría tomado fácilmente por un tejano, con sus anchos hombros y alta estatura. Durante su período de prácticas, adoptó públicamente como héroe preferido al general George Patton, con quien, por lo demás, presentaba un cierto parecido físico.

Ya había preparado en parte el terreno para encabezar la Junta Militar, cuando durante el verano de 1981 se trasladó de visita a Washington por unos diez días. De nuevo causó impresión, por su aspecto de "duro"; su blanca cabellera y sus discursos acerca de la necesidad de que los Estados Unidos trabajaran con socios tan resueltamente antimarxistas como él. A su retorno, Galtieri estaba persuadido de haberse asegurado poderosas amistades: los Estados Unidos lo aplaudirían si él tomaba las riendas del gobierno argentino.

Esta visita de Galtieri a Washington fue por invitación del general Meyer y fue seguida algunos meses después por su participación en la conferencia interamericana de comandantes en jefe de ejércitos de tierra. Aparentemente sus relaciones con la gran potencia del norte no cesaban de mejorar y se puede pensar que Galtieri se imaginó entonces –sin razón alguna– que Washington estaba dispuesta a apoyar sus pretensiones sobre las Malvinas.

Acabó por adueñarse del poder encabezando la Junta poco antes de la Navidad de 1981, al tiempo que conservaba el ejercicio del comando del Ejército. Su

leitmotiv era la reconquista de las Malvinas antes del 150º aniversario de la ocupación británica, en enero de 1983.

## La potencia del dispositivo argentino

Según Galtieri, los ingleses no iban a intentar reconquistar las Malvinas, en un futuro próximo al menos. Sin embargo el recién conquistado Puerto Stanley se transformó rápidamente en una especie de plazafuerte. En algunos días, los efectivos militares argentinos iban a sobrepasar a la población insular en una proporción superior a seis por uno.

El 5º Batallón de Infantería de Marina y los elementos del grupo de reconocimiento anfibio que habían ocupado Puerto Stanley el 2 de abril, fueron reforzados en las 24 horas siguientes por el 2º Regimiento de Infantería Aerotransportada, los Regimientos de Infantería 8º y 25º y por la 9ª Compañía de Ingenieros.

Las fuerzas navales establecieron una presencia operacional permanente con el concurso de remolcadores armados y de al menos dos lanchas rápidas de 81 toneladas del tipo Z 28, construidas por la firma Blohm & Voss de Alemania Federal para las fuerzas guardacostas de la Prefectura Marítima. Todas estas unidades tenían como base al flamante Apostadero Naval Malvinas de Puerto Stanley, rebautizado entonces como Puerto Argentino.

Desde el 4 de abril los primeros elementos de la 1ª y 4ª escuadrilla de ataque de la marina argentina desplegaron sobre el aeródromo de la capital de las islas cuatro aviones MB-339 de reacción y otros tantos aparatos escuela/apoyo liviano T-34C turbohélice. El aeropuerto tomó el nombre de Base Aérea Militar Malvinas. A estos aviones se les sumaron más tarde



*Abajo: Ametralladora pesada antiaérea en posición en Puerto Argentino, donde los argentinos esperaban el desembarco.*
*Arriba, der.: Obús de mortero de 120 mm.*

*El armamento standard de la infantería argentina era el Fusil Automático Liviano (FAL), de 7,62 mm, fabricado bajo licencia belga, y cañones sin retroceso de 90 mm, de fabricación norteamericana o local.*
*Recuadro: El general Leopoldo Galtieri discute el dispositivo de defensa de las islas. Su idea fue concentrar el 70 por ciento de los efectivos en la capital de las islas, mientras que confiaban a guarniciones ligeras la defensa del resto del archipiélago.*

veinticuatro biturbohélices de ataque al suelo IA-58 Pucará proporcionados por el 2° y 3° Escuadrón de Ataque y Reconocimiento de la Fuerza Aérea, que se integraron en la 3ª brigada aérea basada en las Malvinas.

## El general Menéndez

Varios aviones de transporte liviano Skyvan fueron llevados a las islas, con tres helicópteros Puma de la Prefectura Marítima, más una buena treintena de Chinook, Puma, Bell UH1H y Agusta A-109 del batallón de aviación de ejército 601°. La mitad de los Pucará y varios helicópteros fueron reubicados sobre las pistas de césped de Goose Green y Pebble Island, con unos 200 efectivos de la aviación en cada uno de estos dos sitios.

Simultáneamente, el grueso de los medios de combate de la Fuerza Aérea fue redesplegado en las bases del sur del continente.

Durante tres semanas, desde el comienzo de la invasión y el arribo al teatro de las primeras unidades de la Task Force británica, continuaron siendo llevados a las islas refuerzos y reabastecimientos por vía aérea y marítima, con absoluta ignorancia de la zona de exclusión total decretada por el gobierno de Londres. Así desembarcaron en las Malvinas, a partir del 12 de abril, los Regimientos de Infantería 3°, 6° y 7°, reforzados por la compañía 10ª de ingenieros de la 10ª brigada de infantería motorizada; los tres regimientos de infantería (regimientos 4°, 5° y 12°) de la 3ª Brigada de Infantería Mecanizada, reforzados por el Grupo 3° de Artillería de la recientemente creada 11ª Brigada de Infantería Motorizada –entonces en curso de ser puesta en pie– y elementos de un grupo de artillería antiaérea y de un batallón de ingenieros sacado de las reservas del ejército.

Una unidad de misiles Tigercat del 1er. regimiento antiaéreo de la Infantería de Marina, fue afectada a la defensa de las islas, codo a codo con los lanzadores dobles de misiles suelo-aire Roland y de los superficie-superficie Exocet.

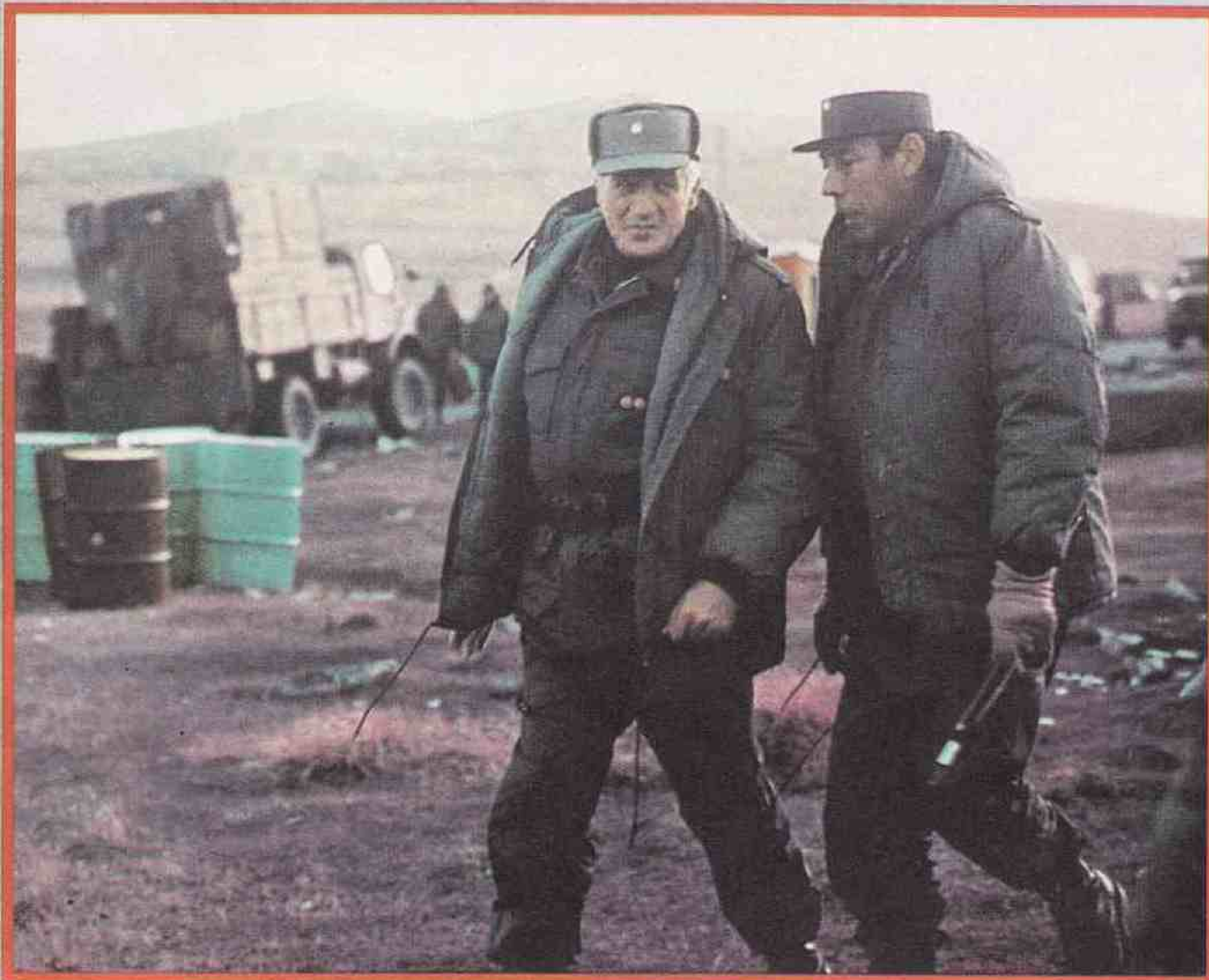
En ese momento el efectivo de las fuerzas armadas argentinas sumaba unos 12.000 hombres, comandados por el general Mario Benjamín Menéndez, cuya reputación de duro se la había forjado en las operaciones antiguerrilla en la frontera argentino-boliviana. Pero como la gran mayoría de sus camaradas, el general Menéndez no tenía experiencia alguna en combate clásico.

Partiendo de la idea de que Puerto Argentino sería el objetivo estratégico principal del archipiélago, desplegó allí el 70 por ciento de sus fuerzas y estableció su cuartel general.

## Condiciones climáticas polares

La guarnición interarmas de Puerto Argentino comprendía cinco regimientos de infantería: los tres regimientos de la 10ª Brigada, bajo el mando de su jefe, el general Jofre, más el 4° Regimiento de la 3ª Brigada, en cuyas filas un gran número de soldados y suboficiales comenzaba a sufrir los efectos de su brusca transferen-





cia de un clima subtropical a las condiciones polares del clima de las Malvinas con la cercanía del invierno. Estaba también el Regimiento 25° de la 9ª Brigada y el Batallón de Infantería de Marina N° 5. Estas últimas unidades eran las únicas relativamente bien aclimatadas, porque su asiento normal está situado en el sur de la Patagonia. Se contaban además unidades de comandos, la 601 y la 602, las que habían participado en los primeros asaltos, y elementos del grupo de reconocimiento anfibio de la marina, dotada de una docena de blindados totalmente nuevos, los Panhard AML 245H90 y de 15 vehículos blindados sobre ruedas Mowag Roland de reconocimiento.

## "Made in England"

El apoyo de artillería era asegurado por el 3er. Grupo de Artillería, con una batería de cuatro obuses de 155 mm y dos baterías de seis obuses de 105 mm Oto Melara modelo 56 corto de origen italiano, y por el Grupo 11°, de Artillería dotado de 18 obuses Oto Melara de 105 mm distribuidos en tres baterías. Había, finalmente, al menos un par de lanzamisiles Exocet montados sobre remolques terrestres.

La defensa antiaérea estaba confiada a una batería de cañones dobles de 35 mm K63 de Oerlikon y dos baterías de cañones de 20 mm RH202 de Rheinmetall, más algunas piezas Oerlikon de 30 mm del Grupo 601 de Defensa Antiaérea. Se agregaba la batería de misiles suelo-aire Tigercat del 1er. regimiento de defensa antiaérea de la Infantería de Marina y la única sección de misiles suelo-aire Roland. La infantería contaba además con Blowpipe, un lanza misiles suelo-aire portátil de fabricación británica e, ironías del destino, de un tipo más reciente que el que estaba en servicio en las fuerzas británicas.

Finalmente, además de elementos de apoyo logístico y del servicio médico, los argentinos habían transferido a las islas a las compañías 9ª y 10ª de ingenieros motorizados, destacadas respectivamente por la 9ª y 10ª brigada, y una compañía del batallón 601 de construcciones del cuerpo de ingenieros, así como un destacamento del Batallón 181 de policía y seguridad militar.

## Blindados y artillería pesada

Esta debilidad relativa no fue considerada como de gran riesgo, dado que por tres lados la naturaleza del terreno hacía poco menos que impracticables las proximidades del dispositivo. El 7° de infantería reforzado por una unidad de fuerzas especiales de la Infantería de Marina, recibió la misión de sostener Mount Longdon y Wireless Ridge en el norte, mientras que el Batallón de Infantería de Marina N° 5 y otra unidad de comandos de la Armada se hicieron cargo de la defensa de Tumbledown, William y Sapper Hill. El 25° de Infantería ocupaba el aeropuerto de la capital y las playas hacia el sudoeste.

En apoyo de este dispositivo avanzado, se formó una segunda línea de defensa con los regimientos de infantería 3° y 6°, a cuya retaguardia se ubicaron las baterías de obuses de 105 mm. Los blindados y la artillería pesada eran mantenidos en reserva en la propia ciudad, el grueso del Grupo 11 de Artillería al norte de Puerto Argentino, con una de sus baterías compartiendo el terreno del hipódromo con una batería de 105 mm del Grupo 3, del que otra batería estaba instalada

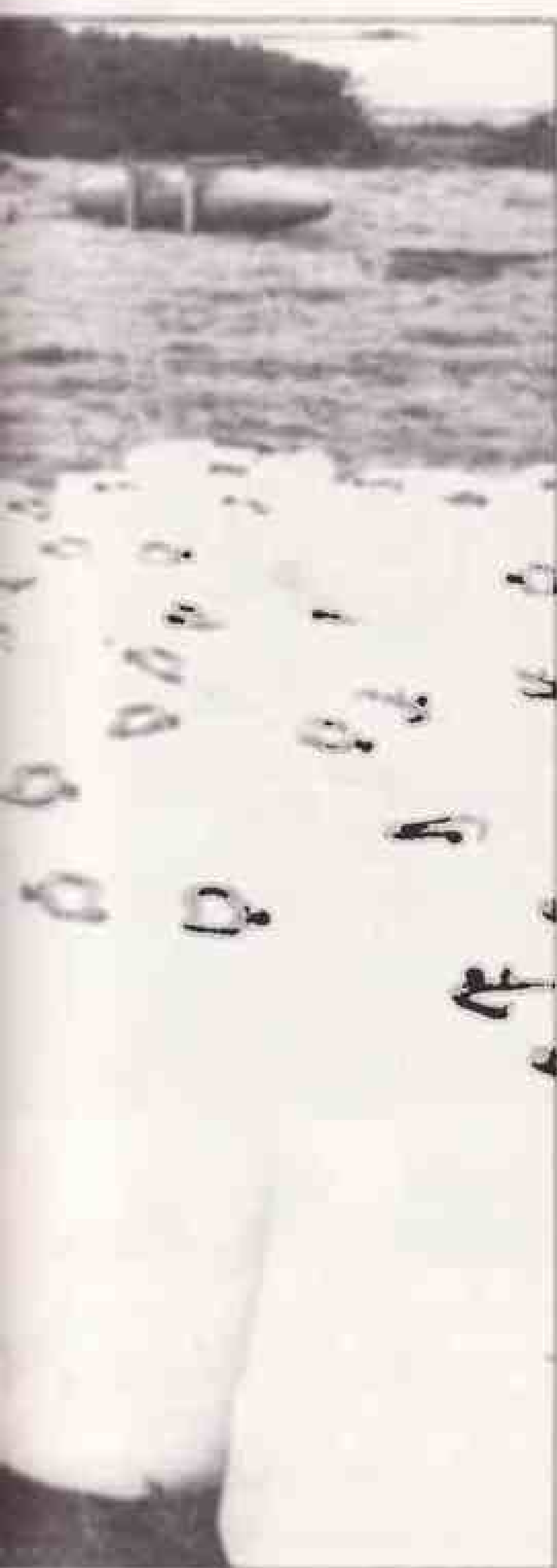












*Arriba: Los argentinos pusieron en batería numerosos cañones sin retroceso de 106 mm de origen norteamericano, en previsión de un ataque de blindados.*
*Medio: bidones de napalm de fabricación argentina capturados en Goose Green.*
*Abajo: Un mortero argentino de 120 mm en acción.*

*En pleno combate por Monte Harriet, una ametralladora de 12,7 mm es vuelta contra sus dueños por un soldado británico.*

en Moody Broks Barracks.

Las fuerzas de aviación desplegadas en las islas comprendían los doce Pucará de ataque a tierra del 2° y 3° Escuadrón de Reconocimiento y Apoyo de la Fuerza Aérea, los cuatro Aermacchi 339 de la primera escuadrilla de ataque de la Aviación Naval y los cuatro Beechcraft T-34 de la 4ª escuadrilla, estos últimos de una eficacia más que dudosa. El ejército contaba con sus helicópteros: un Chinook, tres Puma, otros tantos Agusta 109 y 16 Bell UH1H y D.; la Armada dos Puma; la Fuerza Aérea un Chinook, un Puma y dos Bell 212, todos sobre el aeropuerto de Stanley.

Después de Puerto Argentino, la segunda en importancia de las concentraciones de fuerzas argentinas era la emplazada en Goose Green, con el grueso del Regimiento 2 de Infantería Aerotransportada, reforzada más tarde por el 12° de Infantería y un elemento de la Compañía Comando 602. Doscientos hombres de la Fuerza Aérea ocupaban la pista de aviación, con seis Pucará. Los otros puntos de la isla oriental estaban ocupados por elementos de vanguardia, con efectivos del orden de una sección o vigilados por patrullas.

Estaba luego Pebble Island (Isla de Borbón), con media docena de Pucará, un Skyvan de transporte liviano y dos Puma sobre la pista de hierba. Por increíble que pueda parecer, no había una sola unidad de fuerzas terrestres destinada a la defensa de esta importante base avanzada, que iba a ser el primer objetivo de los británicos en la reconquista de las Malvinas.

En la isla occidental no había sino efectivos ligeros, dos regimientos en total, el 5° en Puerto Howard y el 8° en Fox Bay. La 9ª compañía de Ingenieros Motorizados estaba repartida entre estas dos guarniciones. El conjunto estaba bajo las órdenes del general Omar Parada, comandante de la 3ª Brigada, con puesto de mando en Puerto Howard. Al igual que en la isla oriental, no había otra concentración de tropas además de las dos guarniciones, por lo que el resto de la isla estaba más o menos cubierto por patrullas irregulares.

Al parecer ninguna aeronave argentina fue destinada a la isla occidental, que no disponía de defensa antiaérea propia.

A excepción de algunos redespliegues muy limitados de tropas y de material después del desembarco británico, este orden de batalla fue mantenido casi sin cambios hasta la capitulación el 14 de junio.

# El SAS golpea en Pebble Island (Isla de Borbón)



Fue durante la noche del 14 al 15 de mayo cuando comenzó realmente la batalla terrestre de reconquista de las Malvinas: el SAS ejecutó una incursión espectacular contra la base aérea avanzada argentina en Isla de Borbón. Fue una suerte de retorno a los orígenes, evocando las incursiones de diciembre de 1941, en Africa del Norte, en el curso de las cuales diez hombres de dos patrullas del SAS habían destruido en tierra 61 aviones alemanes.

En épocas normales, la Isla de Borbón no es otra cosa que una vasta estancia de 8.000 hectáreas en la que se crían miles de ovejas bajo el cayado de unos 25 "kelpers", los pastores del lugar. En el conflicto, la isla presentaba para los argentinos un interés mayor. Por su longitud, su estructura geológica y su suave elevación, esta prolongación natural de la costa norte de la isla occidental (Gran Malvina) presentaba un sitio ideal para la implantación de una gran pista de aterrizaje capaz de recibir los aviones más grandes. Otra ventaja importante, Pebble o Borbón está situada unos 170 km más próxima al continente argentino que Puerto Stanley. Cuando el aeródromo de Puerto Argentino fue sometido a ataques repetidos, Borbón constituyó la mejor de las escalas para el reabastecimiento de las fuerzas argentinas de la isla occidental y de Goose Green.

Durante las semanas anteriores a la incursión del SAS, los argentinos habían acumulado en esa isla combustible en cantidad. Habían colocado además un radar que cubría las cercanías de San Carlos y destacado un cierto número de aviones Pucará y Aermacchi MB-339A y MB-326. Para los británicos, la neutralización de Borbón, y particularmente de su radar, constituía una necesidad.

Una patrulla de dos "sticks" (la unidad básica del SAS) de cuatro hombres de la sección "anfibia" pertenecientes al escuadrón D del SAS 22º fue desembarcada en la isla del oeste en la noche del 11 al 12 de mayo. Su misión era reconocer la ubicación del enemigo y buscar el radar cuya presencia se sospechaba. También debían localizar con precisión el depósito de municiones y avisar sobre el mejor momento de ataque para destruir el máximo de aviones. Es posible que esta patrulla haya sido desembarcada bajo el amparo de un bombardeo de artillería efectuado por una unidad naval de la Task Force, para distraer la atención de los






*El plan de operaciones contra Pebble Island.*

*Los 45 hombres de refuerzo para la patrulla avanzada fueron transportados por helicópteros Sean King.*

controladores del radar de esa isla.

Luego de su desembarco en la isla occidental, la patrulla trasladó sus canoas hasta un punto de embarque escogido de antemano. Ahí las disimularon en una hondonada y se instalaron para vigilar y asegurarse de que no había nadie en las inmediaciones de los puntos de desembarco previstos. El hecho de que los británicos estuvieran tan próximos a la isla para efectuar tal observación previa, hace pensar que el punto de embarque en las canoas podría haber sido Keppel Island.

El 13 de mayo a la hora del crepúsculo, la patrulla atravesó el brazo de mar que la separaba de su objetivo, con particular atención sobre una corriente de marea que habían estudiado bien. Una vez más los hombres escondieron sus canoas y dos se adelantaron para elegir un puesto de observación (PO) adecuado. Establecieron puntos de observación en las pendientes de First Mount Hill, una colina de 300 metros de altura, situada al noroeste del objetivo, desde donde los observadores del SAS podían vigilar, sin ser vistos, la pista de vuelo y el campamento de Borbón. Localizaron el radar y el depósito de munición y determinaron la cantidad de aviones presentes.

## Sorpresa total

El 14 de mayo a la caída de la noche, la patrulla envió por radio al *Hermes* un mensaje de informe y pedido de intervención: "Once aviones. Pensamos que son verdaderos. Ataque esta noche". Enseguida balizaron una zona para que aterrizaran los helicópteros con 45 de sus compañeros del escuadrón D, más un observador de la artillería naval. La función de observador avanzado de reglaje de artillería fue confiada al capitán Chris Brown, de la batería 148° del Regimiento 29° de Comandos, quien ya había jugado un papel esencial en la reconquista de Grytviken, en las Georgias del Sur. Las piezas de 4.5 pulgadas (115 mm) del HMS *Glamorgan* brindarían el apoyo de fuego directo.

Los hombres de la incursión fueron trasladados mediante helicópteros HC4 Sea King, cuyos pilotos empleaban anteojos para visión nocturna. Chris Brown fue el primero en saltar a tierra y los efectivos se separaron en dos grupos, uno de asalto y otro de cobertura y apoyo de fuego. El primero tenía como

*Uno de los blancos de la incursión a Pebble Island, un Aermacchi MB-339A, avión liviano de entrenamiento y ataque.*

*La destrucción de estos Pucará justificó plenamente todos los esfuerzos de la empresa. Este biturbohélice cuenta con una potencia de fuego temible, basada en sus cañones Hispano-Suiza y ametralladoras Browning.*



tarea destruir los objetivos (los aviones, los depósitos de carburante y de municiones, y el radar), en tanto que el segundo debía entretener a los aviadores y a los hombres de la aviación naval argentina. Pero el transporte por helicóptero había demorado demasiado y una larga marcha nocturna a campo traviesa esperaba a los soldados, pesadamente cargados con obuses de mortero, explosivos y detonadores. El armamento del destacamento del SAS comprendía ametralladoras livianas, armas individuales del tipo del fusil automático M16 y morteros desarmados.

Se instaló una posición de tiro para los morteros y los hombres pudieron dejar ahí las pesadas granadas. Los sirvientes de los morteros volvieron a montar sus piezas mientras que sus compañeros reemprendían el avance. El plan original preveía tomar contacto con la pequeña población civil de la isla, pero cuando los comandos llegaron a las bases de asalto era demasiado tarde, no les quedaba más que media hora para destruir los objetivos.

Con el capitán John Hamilton a la cabeza, el grupo de asalto se aproximó a sus objetivos aprovechando la confusión, los resplandores enceguecedores, el ruido y el bramido de los misiles. Los especialistas en demolición habían llevado cargas de explosivo plástico muy maleable, que eran accionadas por detonadores de muy corto retardo, loque les permitía –pero con muy escaso margen– ponerse a resguardo. Es probable que hayan buscado dañar los mismos componentes en cada avión, con el fin de impedir que los argentinos pudieran volver a poner en servicio algunos aparatos recurriendo a la ''canibalización'' de las máquinas dañadas.

Once aviones resultaron víctimas de la incursión, además de la estación de radar, el depósito de municiones y las reservas de combustible de aviación. Hubo seis Pucará destruidos y un Short Skyvan de transporte liviano. Sólo conjeturas se pueden hacer, desde el lado británico, respecto del resto de las aeronaves.

El escuadrón del SAS comenzó su repliegue a las 07.45 hs GMT. Enseguida fue contraatacado por la guarnición argentina. Siguió un fuerte intercambio de disparos, bruscamente interrumpidos cuando una silueta, aparentemente la de un oficial, se desplomó mientras ordenaba a sus hombres atacar. Los argentinos retrocedieron en desorden y los hombres del SAS pudieron retirarse sin problemas, hacia su base de fuego de morteros primero y después a la zona de aterrizaje, donde los helicópteros los llevaron de nuevo a los buques de la Task Force. El éxito fue espectacular, por el precio irrisorio de dos heridos leves. Según los habitantes de la isla, estos dos heridos fueron víctimas de una mina telecomandada de gran poder, que los argentinos hicieron explotar muy tarde como para obtener resultados significativos.

# Los gurkhas afilan sus cuchillos



El 12 de mayo, en Gran Bretaña, los fusileros gurkhas subían a bordo del *Queen Elizabeth II*. Hacían gala de amables sonrisas. Sin embargo, su reputación entre los argentinos era de las peores. En efecto, se había extendido el rumor entre los reclutas argentinos que los gurkhas no se molestaban en tomar prisioneros.



## La quinta brigada

No fue porque el mando británico considerara a los gurkhas o a la 5ª Brigada como tropas inferiores o particularmente salvajes que retrasó su entrada en combate. Cuando estalló la crisis, la Task Force rápidamente constituida durante la primera semana, pareció ser en principio lo suficientemente poderosa para desafiar a los argentinos al otro lado del océano. Sin embargo, al desvanecerse día a día las posibilidades de alcanzar un arreglo pacífico y al enviar los argentinos cada vez más refuerzos a las islas, el ministro de Defensa británico tomó rápidamente la decisión de enviar efectivos suplementarios, que luego deberían permanecer en el terreno para desalentar una nueva ofensiva.

Así, mientras la primera Fuerza de Tareas se hacía a la mar, los mecanismos de movilización se reactivaban para enviar al sur unidades de refuerzo.

Pero el problema era saber a quién confiar esa misión aunque las opciones en este caso eran limitadas. Los Royal Marines y los paracaidistas ya habían partido. "Robar" unidades reservadas para las misiones de la OTAN (Organización del Tratado del Atlántico Norte) en Europa habría causado quizás satisfacción a los rusos, pero no ciertamente a la Alianza Atlántica. Por otro lado, podría resultar peligroso disponer de tropas que se encontraban en servicio en el Ulster (Irlanda del Norte).

Existía no obstante en Gran Bretaña una brigada del ejército activo que no estaba afectada a la OTAN, ya que había sido concebida como una unidad de intervención rápida. Se trataba de la 5ª Brigada de Infantería. En tiempo de guerra generalizada, constituye la reserva de las United Kingdon Land Forces (Fuerzas Terrestres del Reino Unido) para la defensa del territorio. Pero también está entrenada y organizada para desplegarse en cualquier lugar del mundo y ésta es su misión principal en tiempos de paz. La 5ª Brigada de Infantería fue creada durante la reorganización del ejército británico en 1981. Sin embargo, puede vanagloriarse de ser la heredera directa de la famosa 16ª Brigada de Paracaidistas y, al igual que esta unidad, tiene su cuartel general en Aldershot.

En abril de 1982 la 5ª Brigada comprendía tres batallones: el 2º y 3º del Regimiento de Paracaidistas, igualmente con base en Aldershot, habitual residencia de los paracaidistas, y el 1er. Batallón del 7º de Fusileros Gurkhas del duque de Edimburgo (siguiendo la tradición británica de regimientos "personales"), cuyos cuarteles se encuentran en Church Crookham.



## Para la cohesión de la brigada

No obstante, como los dos batallones de paracaidistas estaban ya en camino hacia el Atlántico Sur, la 5ª Brigada estaba casi reducida a su mínima expresión. Pero su estado mayor estaba bien entrenado para operaciones "exteriores". Además, la Brigada seguía disponiendo de sus unidades de artillería y de ingenieros,







*La zona de Brecon Beacons debió parecer a los gurkhas simples ondulaciones, durante el entrenamiento que cumplieron antes de su partida hacia las Malvinas.*

*El equipo vencedor del concurso de tiro de Bisley estaba integrado por gurkhas que participaban en el ejercicio "Welsh Falcon".*

*Los cuchillos de los gurkhas son constantemente afilados y cortan como navajas. Según una costumbre nepalesa, estas armas, si son sacadas de su funda, no deben ser envainadas sin haber hecho correr sangre. Ocurre que los gurkhas prefieren cortarse un dedo antes que faltar a esta tradición.*

*Su armamento es un fusil standard de carga automática.*

así como las unidades de servicio. Así pues parecía lo más correcto destinarle dos batallones de infantería, antes que constituir una fuerza "ad hoc" sobre la base de elementos tomados de otros lados. Estos dos batallones deberían estacionarse bastante cerca de Aldershot y no tener otras obligaciones importantes en el plano operacional.

La atención del Ministerio de Defensa se centró sobre la Brigada de Guardias, que siempre tiene dos batallones en Chelsea Barracks en Londres y uno en Pirbright, en Surrey. La brigada tiene sobre todo una función representativa, pero no hay que olvidar que los diferentes batallones de Guardias cumplen esta función por turnos y que por lo tanto pasan mucho tiempo en Alemania, donde forman parte del ejército británico del Rhin (BAOR, British Army of the Rhin), en Irlanda del Norte y en todos los lugares del mundo donde Gran Bretaña mantiene todavía guarniciones.

## Los Guardias se desentumecen

Así, los dos batallones escogidos, el 2° de Scots Guards (Guardias Escoceses) y el 1° de Welsh Guards (Guardias Galeses), estacionados respectivamente en Chelsea Barracks y en Pirbright, habían prestado servicio recientemente en Ulster y en Alemania. No obstante, aunque ellos dejaran periódicamente su misión representativa para reemprender su entrenamiento militar, es necesario admitir que de ninguna manera es lo mismo montar guardia en el palacio de Buckingham que prestar servicio activo. Resultaba pues esencial someterlos a un período de entrenamiento intensivo y fundir los batallones y la brigada en una sola unidad que pudiera operar sin tropiezos en todas las situaciones posibles.

El comandante de la 5ª Brigada, general M. J. A. Wilson, un soldado de infantería experimentado, había ganado la Military Cross (Cruz Militar) en Irlanda del Norte. En ese momento no se había decidido todavía el envío de la brigada al Atlántico Sur. Esto se debía particularmente a la intensa actividad diplomática que continuaba desarrollándose, principalmente en las Naciones Unidas. A pesar de todo, la 5ª Brigada tenía que estar preparada para ponerse rápidamente en movimiento.

## "Halcón galés" en Brecon Beacons

El 9 de abril, los comandantes de batallones fueron informados de lo que se planeaba y en los diez días siguientes tuvieron lugar toda una serie de reuniones y de exposiciones destinadas a poner en marcha en el más breve plazo un período de entrenamiento intensivo.

En primer lugar había necesidad de encontrar una zona en la que el terreno se pareciera bastante al de las Malvinas. El ejército tenía justamente un campo de instrucción en Brecon Beacons, en el país de Gales, que podía dar una buena primera impresión de las tierras cenagosas que los hombres iban a encontrar. La



zona de Brecon Beacons era conocida además por su clima húmedo y brumoso, bastante parecido al de las Malvinas. También fue tomada en consideración la localidad de Dartmoor, pero ahí la utilización de munición de guerra está sometida a una reglamentación muy estricta, que no se aplicaba con la misma severidad en Brecon Beacons. Por otra parte, Sennybridge, en Brecon Beacons, ofrecía una base administrativa ideal.

El 21 de abril las unidades tomaron el camino hacia Brecon Beacons. Durante los siete días que duró el ejercicio, acertadamente llamado "Welsh Falcon" (Halcón Galés), los batallones efectuaron por sí mismos su entrenamiento. El estado mayor de la Brigada no ejerció más que un mínimo de supervisión, ya que tenía muchas otras cosas que hacer: poner a punto su propio funcionamiento, verificar la buena marcha de las trasmisiones y asegurar la formación del personal de estado mayor que le había sido asignado precipitadamente.

*Gurkhas entrenando con armas antitanque.*

*Tiro con morteros en el curso del ejercicio Welsh Falcon.*



Los artilleros del 4° Regimiento de Artillería de Campaña practicaban tiro con sus cañones livianos de 105 mm y se ejercitaban en el emplazamiento de las piezas, particularmente por medio de helicópteros. Los zapadores de la 9ª Compañía de Paracaidistas del Royal Engineers (Ingenieros) ponían a punto sus procedimientos técnicos, en particular el levantamiento de minas. Los batallones de infantería tenían tres prioridades que respetar. La primera era la aptitud física, dado que las Malvinas constituían en efecto un terreno difícil.

Las otras prioridades eran el manejo de las armas, que las tropas ya habían practicado bastante en sus cuarteles, y la destreza en el tiro. Cada hombre tuvo la posibilidad de disparar con su arma, ya fuera una pistola ametralladora o un mortero de 81 mm. Se organizaron, finalmente, ejercicios de combate y ejercicios tácticos. Se comenzaba a nivel de grupo de combate para pasar enseguida al de sección y llegar a la compañía, lo que brindaba una buena formación a los jefes de todos los niveles. Hay que insistir, sin embargo, en el hecho de que no se les enseñó nada que no fuera indispensable para los combates que habían de desarrollarse en las Malvinas.

Se comprenderá que los gurkhas, al final del período, habían alcanzado un alto nivel de entrenamiento, ya que se encontraban allí en su elemento habitual. El ejercicio "Welsh Falcon" resultó útil particularmente para los Guardias. En efecto, muchos de ellos, apenas unos días atrás, estaban todavía de servicio en Londres con sus gorros de piel y sus chaquetas rojas, pero sin embargo se adaptaron muy rápidamente a la situación inesperada en la que se encontraban.

Los elementos logísticos juegan también un papel esencial en la brigada, pues sin reabastecimientos de municiones, vituallas y baterías de radio, y sin apoyo médico, las mejores unidades se tornan impotentes. Estos elementos logísticos comprendían la 16ª Ambulancia de Campaña del Royal Army Medical Corps (RAMC, Cuerpo Médico del Ejército) y la 10ª Compañía de Reparaciones de los Royal Electrical and Mechanical Engineers (REME, ingenieros mecánicos y eléctricos), encargados de las reparaciones técnicas.

## La utilidad de los medios de comunicación

Menos conocidos eran los elementos del destacamento de lavandería y panadería del Royal Army Ordnance Corps (RAOC, Cuerpo de Intendencia) y el destacamento postal de los Royal Engineers. Todas estas unidades sacaron buen provecho del ejercicio "Welsh Falcon", en el que pusieron su empeño para estar a la altura de su tarea en una operación que iba a implicar probablemente un desembarco anfibio y que se desarrollaría en el extremo de una línea de comunicaciones de unos 12.600 km de extensión.

La segunda semana del ejercicio vio a la brigada en su nueva configuración, funcionando por primera vez como una sola unidad. El escenario elegido ponía el énfasis sobre el peor de los casos susceptibles de presentarse en la realidad y en los que la 5ª Brigada estaría efectivamente implicada en la reconquista de las Malvinas. Se estudiaron especialmente los temas tácticos siguientes: la aproximación para la toma de contacto, el ataque preparado a nivel de batallón y de brigada, el ataque rápido a nivel de compañía, la ejecución por patrullas y la defensa en caso de contraataque. El punto culminante fue un asalto heliportado en el que se empleó la mayoría de los 24 Puma de transporte de tropa disponibles.

Además de los Puma de la RAF (Royal Air Force, Real Fuerza Aérea), los helicópteros Scout y Gazelle del Army Air Corps (Cuerpo de Aviación del Ejército) fueron muy utilizados para misiones de ataque y de reconocimiento. Los aviones Harrier de Wittering y los Jaguar de Coltishall no ejecutaron menos de 90 salidas diarias, para simular al mismo tiempo el apoyo aéreo propio y enemigo.

Los medios de comunicación, privados de noticias sobre la marcha de la Task Force, fueron invitados a una demostración de la potencia de fuego de la unidad, de la que se dio cuenta ampliamente. Los cañones livianos de 105 mm y morteros de 81 mm establecieron una impresionante barrera de fuego, mientras que aviones caza pasaban por encima de las tropas y lanzaban cohetes SNEB sobre unos armazones que servían de blancos.

## El león británico todavía tiene algunos dientes

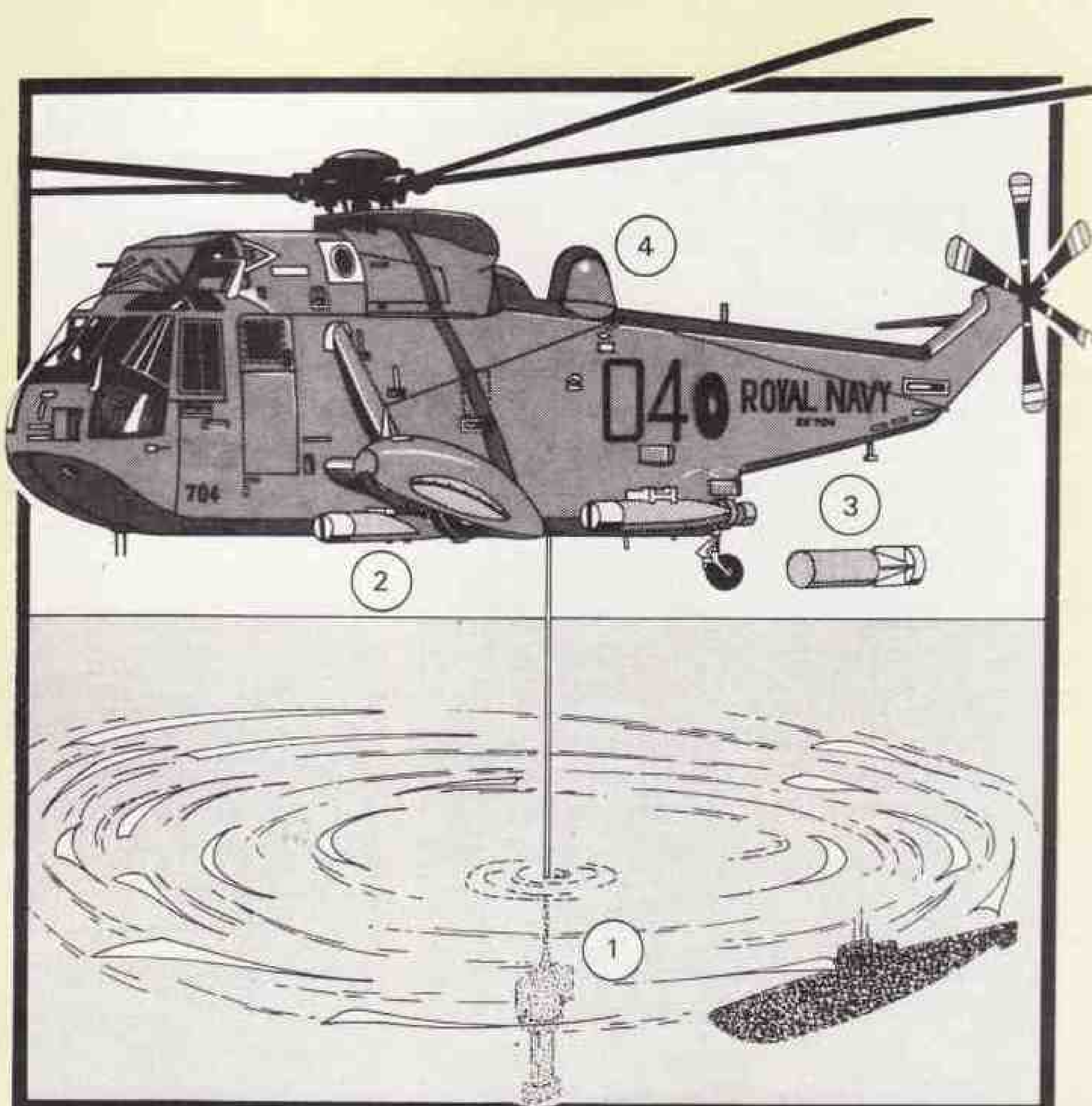
Ante las preguntas de los periodistas, el general Trant, comandante del distrito Sudeste y del conjunto de la 5ª Brigada en tiempo de paz, rehusó precisar si la brigada sería enviada o no al Atlántico Sur. No obstante, era claro que la publicidad hecha alrededor de este ejercicio bélico apuntaba a mostrar a los argentinos que el león británico todavía tenía algunos dientes y que estaba dispuesto a utilizarlos.

El ejercicio concluyó el 3 de mayo y las unidades regresaron a sus cuarteles para dar el último toque a sus preparativos antes de ponerse en camino hacia el Atlántico Sur. El ejercicio había servido para dar cierta cohesión a la brigada y también para poner en claro a sus hombres sobre lo que les esperaba en las islas Malvinas. El tiempo otorgado al entrenamiento había sido, sin dudas, limitado, y raros fueron los casos de aquellos que dijeron haber sido suficientemente preparados. "Welsh Falcon" había puesto el énfasis no obstante sobre los puntos débiles y en el curso de la larga travesía habría tiempo para trabajar aún más. Sólo las condiciones meteorológicas no habían contribuido a la buena marcha del ejercicio: en realidad, durante todo el tiempo que duró el entrenamiento había brillado un magnífico sol de primavera.

1 - Consola central.
2 - Pedales de dirección.
3 - Palanca de mando.
4 - Asiento del copiloto.
5 - Tablero de instrumentos.
6 - Asiento del piloto.
7 - Panel de instrumentos en el techo.
8 - Tubo Pitot.
9 - Caja de trasmisión.
10 - Puerta de acceso de los pilotos.
11 - Turbina.
12 - Puerta de acceso de la tripulación.
13 - Tobera de la turbina.
14 - Freno del rotor.
15 - Piso de la cabina.
16 - Luz de navegación.
17 - Cabeza del rotor.
18 - Palas del rotor.
19 - Articulaciones de las palas del rotor.
20 - Reductor principal.
21 - Bomba de aceite.
22 - Soporte de la caja de multiplicaciones.
23 - Tren de aterrizaje principal.
24 - Flotador neumático.
25 - Balón compensador.
26 - Radar de búsqueda dorsal.
27 - Rueda de cola.
28 - Engranaje del rotor de cola.
29 - Caja de engranajes intermedia, relación 1:1.
30 - Empenaje horizontal.
31 - Caja de trasmisión del empenaje.
32 - Rotor de cola antipar.



# Sea King




### El Sea King en acción

1 - El Sea King bajó su sonar sumergible Plessey 195.
2 - Una vez localizado el submarino enemigo, ataca con sus torpedos autodirigidos Mk. 44.
3 - También puede lanzar cargas de profundidad Mk. 11.
4 - Los objetivos de superficie son detectados por un radar AW 391 (HAS2) o Sea Searcher utilizado conjuntamente con los sistemas de vigilancia marítima electrónica (ESM) alojados en la nariz o en los lados del fuselaje.

Con el Sea King, el helicóptero militar entró en la era del motor de turbina, cuyas dimensiones reducidas dejan libre un espacio importante para la tripulación o el cargamento. Este aparato logró además un nivel de "aprecio" inigualable entre los pilotos y pasajeros, gracias a sus excelentes prestaciones aun con un solo motor. En efecto, el Sea King es capaz de volar con un motor averiado o fuera de servicio.

Desde finales de los años cuarenta y principios de los cincuenta, las aeronaves de ala giratoria sedujeron por las posibilidades que ofrecían en la lucha antisubmarina. Sólo la limitada capacidad de carga de los helicópteros de la época impedía que fueran equipados con un sonar sumergido y armamento adecuado. Se imaginaron entonces una cantidad de recursos expeditivos, como la asociación de un Bell HSL-I y de una pareja de Sikorsky HSS-I para operar como grupo "hunter-killer" (cazador-matador). Pero la submotorización era un inconveniente de la mayor importancia.

La entrada en servicio de las turbinas se tradujo en una disminución de las vibraciones, un aumento de la potencia y una economía tanto en volumen como en masa. El helicóptero sufrió así una transformación.

Diseñado en 1957, el Sea King se mantenía en la pura tradición de los Sikorsky, con un rotor principal totalmente articulado multipala y un fuselaje totalmente metálico de tipo burbuja reforzado con viguetas, con revestimiento moldeado sujeto con remaches. La revelación estaba en su planta propulsora. Dos turbinas unidas instaladas sobre la cabina, conectadas directamente a la caja de engranajes principal. Los grandes motores de pistón de la generación anterior debían ser montados en forma oblicua con un gran árbol de transmisión que atravesaba la célula principal.

## El radar LN-66HP

El primer Sea King voló en 1959 y de entrada demostró ser capaz de llevar al mismo tiempo un ultramoderno sonar sumergido AQS-13 y 380 kg de carga militar. La exploración de una zona le llevaba diez veces menos tiempo que a sus predecesores. La puesta a punto de la fórmula se completó en el curso de la década de los sesenta. Dotado de un casco estanco y de flotadores estabilizadores montados sobre balancines, el modelo inicial ganó aún más en seguridad. También se realizó una versión "de lujo" para la escuadrilla de transporte a disposición del presidente de los Estados Unidos. Los Sea King fueron muy utilizados para la logística de las llamadas "Texas Tower" (radares sobre plataformas a lo largo de la costa atlántica) y para el transporte de material con destino a las bases de misiles.

La Fuerza Aérea de los Estados Unidos no tenía necesidad de una capacidad anfibia total, por lo que los flotadores fueron reemplazados por simples carenados situados más hacia atrás, lo que permitió modificar el tren de aterrizaje para lograr un verdadero tren triciclo completamente retráctil. También se modificó el fuselaje al añadir una gran rampa en la parte posterior del cuerpo principal, con lo que se lograba un acceso directo a la bodega y facilitaba así la carga de material (incluidos pequeños vehículos) y el reabastecimiento en vuelo de las unidades de primera línea. El empenaje fue agrandado y reforzado con un brazo de puntal.

Los Sea King norteamericanos desempeñaron un papel importante en la guerra de Vietnam como helicópteros de uso general. Más importante todavía fue quizás la versión derivada de rescate, llamada "Jolly Green Giant" (algo así como "alegre gigante verde"), capaz de ser reabastecida envuelo y especializada en la recuperación de tripulaciones derribadas. La Armada estadounidense desarrolló su propia versión del modelo de salvamento.

En Japón, la firma Mitsubishi fabricó dos series de estos helicópteros, que diferían muy poco de la versión norteamericana, tal como lo hizo Agusta en Italia. En Gran Bretaña, la célula y los motores del Sea King construidos por Westland son muy similares a los de los modelos americanos, aunque sus motores son turbinas Rolls-Royce. Pero la aviónica y el equipamiento operacional son muy diferentes, ya que responden a conceptos de empleo táctico en sí muy diferentes. Para los norteamericanos, el Sea King es esencialmente una plataforma de detección avanzada y queda a cargo del grupo de destructores atacar al submarino.

Para los británicos, el Sea King es un sistema de armas por sí mismo, que busca al submarino y lo destruye. En los Sea King ingleses, en consecuencia, uno de los dos operadores de sonar es reemplazado por un "coordinador táctico", que dirige toda la maniobra del helicóptero hasta el lanzamiento de su carga mili-

*Una de las insuficiencias graves de los Sea King durante el conflicto de Malvinas fue la ausencia de un radar de detección de misiles. Después de la pérdida del **Sheffield**, se improvisó uno, montándolo en una gran cúpula orientada hacia abajo.*

*El Sea King puede transportar hasta 2.250 kg de carga. En Malvinas, el Mk4 de tren de aterrizaje fijo, llamado "Commando", se hizo apreciar por todos por su capacidad de transporte en toda circunstancia.*

tar, que como máximo es de cuatro torpedos autodirigidos Mk. 44 y otras tantas cargas de profundidad Mk 11. Complementariamente, el Sea King está dotado de un radar Exco AW 391, en un radomo dorsal detrás del rotor principal.

## Peligrosa carencia

Las entregas de los primeros Sea King por Westland comenzaron a fines de los años sesenta. La versión Mk 5 fue la más utilizada en las Malvinas. La amenaza que representaban los Sea King sobre los submarinos probablemente disuadió a los argentinos de aventurar sus unidades cerca de la Task Force. Operando a un ritmo muy por encima de su índice de utilización normal, la mayoría de las veces con condiciones meteorológicas marginales, los Sea King Mk. 5 montaron una guardia de vigilancia.

En materia de equipamiento, una carencia estuvo a punto de costar muy caro a los británicos en el conflicto de Malvinas: la falta de un radar aeroportado de detección lejana. Se improvisó una solución a toda prisa: se montó en los Sea King un radar Thorn-EMI de vigilancia marítima. La antena de radar estaba resguardada bajo una cúpula instalada en el flanco derecho del fuselaje. Esta antena era pivotante: en operaciones se orientaba hacia abajo y en vuelo de tránsito se disponía horizontalmente mirando hacia atrás. Esta solución improvisada se reveló totalmente satisfactoria, al punto tal que parece ser que cinco Sea King británicos fueron modificados según esa experiencia. Para compensar sus pérdidas en la guerra de Malvinas, los británicos ordenaron doce nuevos Sea King.

*El Sea King detecta al submarino con su sonar y lo ataca con torpedos Stingray o cargas de profundidad Mk. 11.*



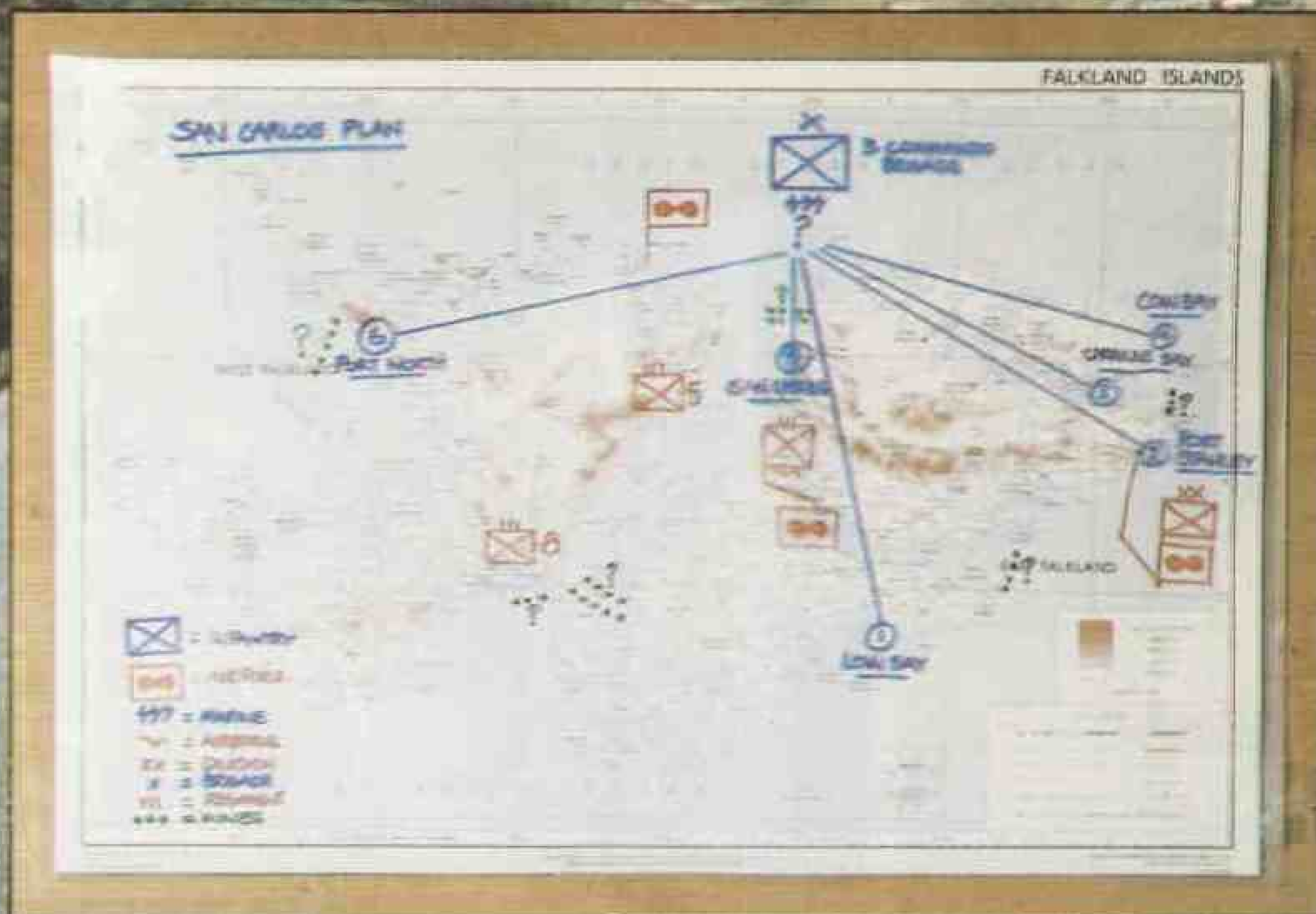
# El plan decisivo

Cuando unos sesenta oficiales superiores británicos se reunieron el 10 de mayo a bordo del *Fearless*, todos en la Task Force se dieron cuenta de que la decisión que iba a tomarse sería crucial para la guerra. Se trataba de la elección del destino final, es decir, del punto de desembarco de las fuerzas en las Malvinas.

Previo a esta decisión, habían tenido lugar semanas de discusiones ansiosas y por momentos violentas.

Uno de los primeros hombres que pudo volcar información sobre el mapa del archipiélago, desde el primer fin de semana que siguió al desembarco argentino, tenía un conocimiento excepcional del sitio. Para el mayor Ewen Southby-Tailyour estas islas lejanas y sus costas accidentadas no guardaban secretos. En efecto, cuatro años antes había comandado la guarnición de Royal Marines en las Malvinas y durante su permanencia ahí dedicó la mayoría de sus horas libres a seguir los recortados contornos en su velero.

El círculo que había trazado en su mapa desde ese primer fin de semana estaba centrado en un punto llamado San Carlos. En el margen aparecían escritas algunas palabras: ''Ajustado - Circo - Buenos P.O. - A 65 millas (105 km) de Stanley - 92 millas (146 km) por mar''. La palabra ''circo'' significaba que el sitio estaba bien protegido por el relieve circundante. Había además ''P.O.'' –iniciales de punto de observación– efectivamente muy bien situados, en las crestas en este caso. Southby-Tailyour enseguida fue destinado como consejero especial del comandante de la Fuerza de Tareas y, como tal, se vería inmerso en las discusiones que condujeron a la elección final de San Carlos. Era una pesada responsabilidad, pues de ella dependía el



*Mapa de la situación general a disposición del Grupo R. Las concentraciones argentinas están en rojo, los sitios posibles de desembarco numerados del 1 al 6 en azul. Durante los primeros trabajos de planificación, reinaba una gran inquietud: la incertidumbre en torno de posibles campos de minas.*

*Una vista de San Carlos.*

*Los oficiales del Grupo R sobre el mapa de las Malvinas. El primero a la izquierda es el mayor Ewen Southby-Tailyour.*



futuro de la batalla.

La controversia se planteó desde el principio. Enseguida, el almirante Woodward había señalado su preferencia por un desembarco en Port North, en la Gran Malvina (isla occidental), a un poco más de 180 km de Puerto Argentino y lo más lejos posible de toda fuerza argentina. El estimaba que habría todo el tiempo necesario para construir allí una pista desde donde los Harrier, y tal vez los Phantom y Buccaneer enviados desde Ascensión, podrían operar. Esto aliviaría bastante la carga de los portaaviones. Pero los Royal Marines que participaban en la elaboración de los planes, particularmente el grupo de oficiales superiores denominado "Grupo R", no estaban de acuerdo en absoluto con este plan de maniobra, que contravenía una regla fundamental de la estrategia: la concentración de fuerzas contra el objetivo principal. Como dijo Thompson, "era desembarcar en Barmouth para atacar Cardiff".

La misma objeción se podía hacer para la elección de San Carlos –y en realidad se hizo–, pero en un grado menor dado que la distancia de San Carlos a la capital de las islas es inferior. San Carlos se mantuvo pues en la lista de sitios posibles. Los responsables de los planes eran muy conscientes de la importancia de una rápida campaña, por razones políticas. Sabían también que una vez desembarcadas las tropas, sus condiciones de supervivencia se degradarían rápidamente, en un clima casi polar y que su logística plantearía problemas.

La tercera opción principal era un desembarco en las proximidades de Puerto Argentino. Se consideraron así Cow Bay y Uranie Bay, al norte de la capital. El desembarco sería seguido por un ataque inmediato a la ciudad misma.

Esta opción fue la primera descartada. Nadie podía asegurar que la artillería podría ser bajada a tierra lo bastante rápido como para apoyar a los comandos. Por otra parte, el considerable potencial de transporte por helicóptero del que disponían los argentinos les permitiría organizar un ataque devastador. La regla clásica de las operaciones anfibias establece que su éxito sólo está asegurado con una superioridad del orden de 3 a 1, proporción que era al menos inversa en el caso de los británicos.

El debate se acaloró en la isla de Ascensión. Woodward parecía convencido de que para hacer frente a la amenaza aérea contra la flota, era necesario contar con aviones basados en tierra en una pista a ser acondicionada por los ingenieros. Los representantes del ejército de tierra estaban convencidos de que se equivocaba y sostenían que era vital escoger un sitio donde la artillería y los misiles pudieran ser desembarcados fácilmente y ser colocados rápidamente en batería en posiciones bien protegidas que a la vez ofrecieran la posibilidad de un fuego eficaz. Algunos oficiales del Grupo R llegaron incluso a cablegrafiar a Londres para pedir a sus jefes que tomaran el primer avión a Ascensión a fin de apoyar su punto de vista. Sus argumentaciones parecen haber hecho vacilar al almirante ya que después de una segunda jornada de reuniones en Ascensión, abandonó la opción de la isla occidental.



Se esbozaron dos esquemas audaces pero un poco extravagantes. Los responsables del SAS sugirieron una incursión estilo Entebbe al aeródromo de Puerto Argentino, con un transporte por helicóptero de tropas de élite, ataque a la ciudad y puesta fuera de combate del alto mando argentino. Se dice incluso que se ensayó repetidas veces esta incursión en un aeropuerto en algún lugar de Escocia, hasta el día en que los servicios de inteligencia lograron algunas informaciones acerca de las defensas argentinas en la ruta que conducía del aeropuerto a la ciudad.

El capitá de navío Jeremy Larken, comandante del buque de asalto *Fearless* propuso forzar la entrada al puerto de Stanley y de ahí transferir directamente las tropas a las embarcaciones livianas para intentar un ataque frontal. Otros sugirieron un ataque masivo helitransportado a la ciudad, pero era evidente que faltaban efectivos para un ataque frontal.

Los trabajos prosiguieron después de la partida hacia el sur de los oficiales del Grupo R, el 8 de mayo. Fue entonces cuando la experiencia personal de Ewen Southby-Tailyour se reveló como inapreciable. En sus mapas había señalado más de cuarenta bahías donde era posible el desembarco en las islas Malvinas (Soledad, la oriental y la occidental, Gran Malvina).

Al cabo de unos días, Southby-Tailyour observó que sus colegas del Grupo R estaban volviendo muy lentamente a la opción de San Carlos. Les precisó entonces que la profundidad allí permitía el atraque de grandes buques y poco después, una fragata de la Task Force surcaba las aguas del estrecho de Malvinas para asegurarse de que no había minas. Los elementos del SAS y SBS que se habían infiltrado desde los primeros días de mayo y constituían fuentes seguras de información, pudieron confirmar, para la alegre sorpresa de Thompson, que no había un solo militar argentino en el sector de San Carlos.

Esta información arribó justo después de que se llegara a la conclusión favorable de un estudio sobre la posibilidad de poner rápidamente en batería los misiles tierra-aire Rapier en las alturas que rodeaban la bahía. Otro factor positivo fue que se comprobó que el *Canberra*, aunque fuera echado a pique, conservaría sus cubiertas superiores fuera del agua en razón de la poca profundidad de San Carlos.

Durante la reunión decisiva del 10 de mayo la opción de San Carlos parece haber recibido el asentimiento casi general. Los representantes del ejército se sintieron aliviados al oír a la marina declararse en favor del plan. Hasta ese momento los puntos de convergencia habían sido pocos. En Londres, Downing Street (la residencia del Primer Ministro) dio sin más tardar su acuerdo para San Carlos y se declaró favorablemente impresionado por el plan en su conjunto.

# SAS y SBS: temas tabú




"Es la clase de cosas de las que no se habla", responde invariablemente el portavoz de Su Majestad ante toda pregunta relativa a las fuerzas especiales. Es un tema tabú: el SAS y el SBS son todavía más celosos que la Royal Navy (Armada Real) de sus pequeños secretos, pues su vida depende a menudo de esta discreción, ya sea que se trate de acciones antiterrorismo en territorio de Omán o en los bares republicanos del Ulster. La historia de su participación en la guerra de Malvinas aparece rodeada de un halo de misterio.

Toda la literatura acerca del SAS (Special Air Service, un grupo "comando" del Ejército altamente especializado) y del SBS (Special Boat Squadron, grupo también altamente especializado pero de los Royal Marines o Infantería de Marina), necesariamente no pasa de una mezcla de deducciones de los especialistas y de especulaciones de hombres bien informados, basadas en algunos de los muy esporádicos hechos que no pudieron ocultarse a la opinión pública y por esa razón dados a conocer por el Ministerio de Defensa. Se agrega a todo esto una buena dosis de imaginación, lo que no debe ser sorpresivo para nadie: en este campo a veces es necesaria una imaginación fértil para aproximarse a la verdad. Por otra parte, las fuerzas especiales no tiene por qué excusarse. Es que cuanto menos se sepa sobre su accionar, mayores serán sus posibilidades de explotar el factor sorpresa cuando tienen que cumplir una misión en un punto, a menudo el más inesperado, de la zona de combate y mayores serán sus posibilidades de éxito. Por cierto, para estas fuerzas tener éxito es la única posibilidad de sobrevivir.

## Cuerpo a cuerpo

Para estas unidades especiales la guerra de Malvinas comenzó probablemente incluso antes del desembarco argentino. Se sabe que la Primer Ministro, Margaret Thatcher, dio la orden a partir del 29 de marzo de enviar al Atlántico Sur submarinos de propulsión nuclear. Pero no se cuenta más que con hipótesis acerca de la fecha de puesta en alerta de las unidades SAS y SBS. Sin embargo, como están entrenadas para servir de punta de lanza en cualquier operación militar de las fuerzas británicas, parecería altamente improbable que el comandante de la unidad SAS 22º haya tenido que telefonear –como dijeron algunos– a Julian Thompson, el jefe de la 3ª brigada de comandos, para proponerle sus servicios.

Una operación contra las Malvinas o las Georgias del Sur tenía que ser forzosamente anfibia, por lo que seguramente los SBS habían sido colocados en alerta extrema. Probablemente ocurrió otro tanto con los SAS, que cuentan en sus filas con especialistas en operaciones en montaña y en desembarcos, indispensables en esas circunstancias. Por cierto que el Mountain and Artic Warfare Cadre (M and AW Cadre, Cuadro de Guerra en Montaña y Artico) de los Royal Marines fue rápidamente movilizado en vista de su especial preparación para el combate en condiciones de terreno y clima muy similares a las de las Malvinas.

Un buen ejemplo de la discreción oficial fue que el 24 de abril, cuando los hombres del SAS y SBS operaban ya en las Georgias, un portavoz del Ministerio de Defensa, Ian McDonald, declaró sin pestañar siquiera que "ningún hombre de la Task Force había desembarcado todavía en sitio alguno". En cierto sentido tenía razón, pues ninguna de estas unidades especiales formaba parte orgánica de la Fuerza de Tareas británica. En qué consistió exactamente su contribución al éxito de la campaña, nadie sabría decirlo, con excepción de los propios protagonistas y sus jefes en Whitehall. Todo lo que sabe es que fue inapreciable, en los dos sentidos de este término. La eficacia de estos hombres se puso en evidencia durante un enfrentamiento con sus pares, los comandos argentinos. En un combate cuerpo a cuerpo en Top Malo House, a principios de junio, los hombres del M and AW Cadre pusieron fuera de combate a un número de enemigos semejante al de su propio efectivo. Se trataba de soldados de élite de las fuerzas especiales argentinas. Los británicos no sufrieron más que dos heridos en el choque. ¿La razón de este éxito? Un desprecio absoluto de las pésimas condiciones del tiempo, que habían obligado a los centinelas argentinos a buscar refugio.

Una de las misiones principales de las fuerzas especiales es la de recoger toda la información que el comandante y su estado mayor necesitan para conocer la fuerza enemiga y su orden de batalla, todas las disposiciones que tomó, su moral y sus movimientos, todas éstas informaciones indispensables para poder organizar un ataque victorioso. Para la reconquista de las Malvinas y las Georgias las fuerzas especiales británicas fueron utilizadas a pleno en este papel, no sin efectuar además patrullas ofensivas de hostigamiento del enemigo.

En el conflicto participaron las siguientes unidades especiales: el escuadrón D del Regimiento 22º SAS reforzado por elementos del escuadrón G, bajo el mando del mayor Cedric Delves DSO (Distinguished Service Order, Orden de Servicios Distinguidos); el SBS Nº 2 de los Royal Marines comandado por el mayor J. J. Thompson y el M and AW Cadre, a las órdenes del capitán Rod Boswell, de los Royal Marines.

Una misión de recolección de información se confía normalmente a una patrulla de cuatro hombres infiltrados por paracaídas, heliportados o desembarcados por canoa o bote neumático tipo Gemini. La patrulla se acerca lo más posible a su objetivo y establece un escondite desde donde pueda vigilarlo. Una posición más atrasada les sirve de base para que los hombres puedan descansar, al tiempo que controlan la ruta de repliegue. El observador, relevado periódicamente, vigila el objetivo y toma notas; para ello, de día se sirve de prismáticos o de un telescopio y de una cámara con teleobjetivo, mientras que por la noche recurre a anteojos que intensifican la luz residual o de rayos infrarrojos.

## Reconocimiento de playas

La información recogida se transmite habitualmente por radio en HF (alta frecuencia) o por medio de un satélite de comunicaciones (Satcom). Al comienzo del conflicto de Malvinas, los británicos no disponían to-

*"Quien se atreve gana", la divisa del SAS.*

*Salto en paracaídas a gran altitud con apertura retardada. El descenso en caída libre hasta una altitud de seguridad es uno de los métodos de entrada en acción de los hombres del SAS. El lanzamiento puede efectuarse a 8.000 metros y la apertura del paracaídas a sólo 450 metros.*


MICHAEL TURNER

davía de aparatos Satcom, por lo que las patrullas debían limitarse a transmitir la información por radio o bien ser recuperadas para hacer su informe.

Un oficial de los Royal Marines, el mayor Ewen Southby-Tailyour, durante su estadía en las islas antes del conflicto, había dedicado todo su tiempo libre a recorrer en un velero las bahías y calas, por lo que acumuló así una documentación impresionante sobre todos los puntos que podían prestarse a una operación anfibia. Fue destinado al estado mayor del comandante de las fuerzas terrestres para servir de asesor especial y muchas de sus sugerencias se revelaron especialmente acertadas.

Los hombres del SBS recibieron la misión de reconocer en detalle las defensas de las playas y de la costa alrededor de ciertos puntos que parecían ofrecer las mejores posibilidades. Los SAS fueron los encargados de recolectar la información concerniente a las fuerzas argentinas en las zonas interiores de las playas con posibilidades, especialmente para evaluar el tiempo de reacción antes del lanzamiento de un contraataque contra la cabeza de puente, y la potencia de esta acción.

Para la elección de un punto de desembarco las características buscadas fueron: ser seguro y al abrigo de los vientos del oeste predominantes, estar situado bastante en profundidad en el interior del terreno para impedir los ataques con misiles y también al resguardo de posibles bombardeos convencionales. Debía tener también atracaderos seguros.

San Carlos Water fue considerado como el punto que presentaba todas estas cualidades, a pesar de sus fondeaderos bastante fáciles de minar y de su proximidad con la isla occidental, que perjudicaría las performances de los radares de los buques y de sus sistemas de defensa antiaérea. Este fue no obstante el sitio elegido, lo que no impidió que el SBS siguiera reconociendo otros puntos de desembarco, como Cow Bay. El SBS tuvo además la tarea de buscar minas y obstáculos en los accesos a las playas, así como el marcado de las rutas y los puntos precisos de desembarco de cada lancha en los sitios escogidos.

*Ya se llamen SAS, SBS o M and AW Cadre, las fuerzas especiales se desplazan a pie con todo su equipo sobre la espalda.*



## Submarinos y helicópteros

Para todos estos reconocimientos preliminares, el medio generalmente utilizado para infiltrar las patrullas fue el submarino, en el caso del SBS y el helicóptero para el SAS, aunque no en forma excluyente, ya que ambos emplearon cualquiera de los dos medios en función de la misión y de las circunstancias. Más tarde, el medio principal de transporte fue el helicóptero, utilizado también para la recuperación de las patrullas. Por supuesto, la mayoría de las misiones se efectuaba en horas de la noche, por lo que los pilotos de helicóptero debían recurrir a anteojos especiales de visión nocturna (PNG) amplificadores de la luz residual. Estos anteojos, montados en un casco, permiten ver los objetos a tamaño natural (sin amplificación) con una iluminación tan débil como la simple claridad de las estrellas.

Este tipo de reconocimientos resulta pródigo en materia de problemas. Una cosa es seguir por las huellas una pieza de artillería y otra cosa es identificar en plena noche las unidades enemigas, estimar su importancia y su ubicación, sin dejarse localizar. Como decía cáusticamente un oficial del SAS: "Desgraciadamente, es imposible ir derecho a su encuentro y pedirles la lista de personal". Y sin embargo las fuerzas especiales jugaron un papel decisivo al brindar a los puestos de mando de brigada y a los comandantes de unidades informaciones de vital importancia. Inevitablemente hubo algunos errores, pero no muchos. En todo caso, las fuerzas británicas parecen haber estado mucho mejor informadas que sus adversarios.

## Materiales sofisticados

Para facilitar su trabajo los SAS disponían de un equipamiento especial inimaginable. Algunos sostienen que este cuerpo tiene su propio presupuesto de aprovisionamiento y gracias a él cuentan con materiales nunca vistos en el resto de las fuerzas británicas. Testigos observaron aviones de la USAF (Fuerza Aérea de los Estados Unidos) descargar en la isla de Ascensión los equipos para el SAS, especialmente misiles Stinger. El Stinger es un lanzamisiles individual liviano que se utiliza desde el hombro y que está en servicio en el cuerpo de Marines (Infantería de Marina) norteamericano. El SAS lo había elegido por su poco peso y reducidas dimensiones. Otro artilugio notable era una especie de minicomputadora que, unida a un emisor-receptor HF, permite codificar y digitalizar los mensajes. Una vez "tratado" el mensaje, se

*Arriba: El franqueo de un curso de agua o de brazos del mar siempre plantea problemas. Las mochilas se transforman en boyas y aun en el agua las armas deben estar listas para abrir fuego.*




*Abajo: Las patrullas del SBS y del SAS suelen ser llevadas a la acción en submarino. En la foto dos hombres se aprestan a salir del submarino por una escotilla de emergencia.*

trasmite bajo la forma de una corta ráfaga de morse o de palabras, la que será decodificada en el receptor del puesto de mando de la brigada.

Los ataques aéreos argentinos a los buques de la Task Force en San Carlos y en el estrecho de Malvinas comenzaron a media mañana del 21 de mayo. Se consideró como probable la existencia de un puesto de guiado avanzado (PGA) argentino en la isla occidental. Desde este puesto, el controlador podía dirigir a simple vista los aviones sobre sus objetivos, alineados uno detrás del otro. Una patrulla de las fuerzas especiales fue llevada a tierra para localizar y neutralizar este PGA, lo que parece haberse cumplido porque poco más tarde los ataques argentinos perdieron precisión.

Una vez establecida la cabeza de puente, varias patrullas de fuerzas especiales fueron desembarcadas en diversos puntos de la isla oriental. Sus reconocimientos tendían prioritariamente a localizar las piezas de 155 mm y de 105 mm, y a establecer la ubicación de las fuerzas especiales argentinas susceptibles de atacar la base de retaguardia de la brigada en Ajax Bay o el tráfico marítimo. También debían mantener al día el orden de batalla de las principales unidades del adversario, localizar los campos minados en conjunto con



*Una misión entre tantas: iluminar el objetivo con un emisor de luz láser que dirige las bombas guiadas. El SAS tuvo éxito en una misión de este tipo contra una posición de artillería en las proximidades de Puerto Argentino. Pero muchas veces la misión consistía simplemente en permanecer inconfortablemente sentados mirando lo que pasaba.*

los cuerpos de zapadores y mantener un inventario de los helicópteros todavía a disposición de los argentinos.

Sobre la base de las informaciones recibidas, las patrullas de combate de las fuerzas especiales o las secciones de Harrier entraban en acción. Se sabe que al menos una pieza de artillería argentina fue destruida por una bomba guiada por láser, acción en la que la iluminación del objetivo fue realizada mediante un emisor de luz láser accionado por una patrulla del SAS.

Cuando los británicos salieron de la cabeza de playa para iniciar una maniobra de pinzas sobre Puerto Argentino, las fuerzas especiales llevaron a cabo su propio combate contra los argentinos. El 24 de mayo elementos del SAS fueron transportados por helicóptero a Monte Kent, donde establecieron una posición y después otra en Monte Challenger, un poco más al sur, para hostigar a la guarnición argentina algo debilitada luego de que el grueso fuera redesplegado hacia el sector Darwin-Goose Green, ante el ataque del 2° de Paracaidistas. La idea que tenían los argentinos era que el avance de los británicos no debía orientarse según un eje oeste-este sino sudoeste-nordeste. Siete días después, estas alturas fueron ocupadas por la compañía K del 42° Comando, que relevó al SAS.

Poco antes, el M and AW Cadre de los Royal Marines había chocado con tropas de élite argentinas. Uno de sus puestos de observación había identificado a hombres de la Compañía de Comandos 602 en las inmediaciones de Top Malo House, una construcción aislada en una zona baja y muy al sur de Teal Inlet Settlement. Al no poder disponer de un Harrier para un ataque aire-tierra inmediato, se trasladó sin pérdida de tiempo por helicóptero un refuerzo de M and AW Cadre y se lanzó un ataque mortífero contra la casa. Los Marines sufrieron dos heridos, pero tres argentinos resultaron muertos, otros siete fueron heridos y seis cayeron prisioneros. El frío era tal que los argentinos no habían apostado centinelas en el exterior.

## Laconismo de los comunicados oficiales

Entre las informaciones recibidas, algunas –y no las menos– fueron trasmitidas por los puestos de observación del M and AW Cadre. Uno de estos observadores señaló, por ejemplo, la aproximación de dos Pucará al 3er. Regimiento de Paracaidistas en marcha hacia Monte Longdon. Cuando los aviones llegaron a su alcance, los paracaidistas abrieron fuego con todas sus armas y los aparatos argentinos tuvieron que huir ante este diluvio de fuego.

Durante este período, varios comunicados del Ministerio de Defensa de Londres hicieron referencia, lacónicamente, a "la prosecusión de actividades de patrullas ofensivas". En realidad, las fuerzas especiales no cesaron de hostigar y de vigilar a los argentinos, así como de suministrar informes sobre la eficacia de los bombardeos de artillería terrestre o naval.

Fue en el curso de esta última fase cuando encontró la muerte el jefe del escuadrón D del SAS 22°, Gavin John Hamilton.

En los primeros días de junio, los británicos habían recuperado la tercera de las líneas de crestas que los separaban de Puerto Argentino, con la ocupación de Monte Kent y Monte Challenger, a fines de mayo.

# Día D en San Carlos



*Izq. arriba:*
*Puerto San Carlos y una de sus playas.*

*Izq. abajo:*
*El "marine" Newton del 45º Comando verifica su equipo a bordo de uno de los vehículos de desembarco del* Intrepid. *Todo estaba protegido por un bolso plástico. La próxima vez que revise su mochila estará en la playa de Ajax Bay, en medio de una guerra. En esta fase de las operaciones es indispensable encontrar una ocupación, para no pensar en lo que va a venir.*

*derecha:*
*El mapa muestra las playas de desembarco y las zonas de patrullaje de las diferentes unidades, así como los emplazamientos del* Canberra *en la mañana del 21 de mayo.*

La fase crítica de la operación comenzaba. La tarde del 20 de mayo, rodeados de una espesa niebla y navegando a once nudos, los once buques de la fuerza anfibia y sus escoltas se aproximaban a Malvinas. La inquietud crecía en las cubiertas, a medida que se recibían los informes sobre la actividad aérea de los argentinos. Las novedades provenían de los submarinos británicos y de los equipos de reconocimiento encargados de vigilar los movimientos de la aviación argentina en el continente. El comandante Jeremy Larken, desde el puente de mando del buque de asalto *Fearless*, ordenó al *Canberra* no arrojar sus detritus al mar, ya que así dejaba rastros que podían ser vistos por los aviones de reconocimiento o las lanchas patrulleras argentinas.

A bordo de los buques de asalto *Intrepid* y *Fearless* prácticamente no había lugar para moverse, pues los infantes de marina en su intento por descansar atestaban los camarotes, las escaleras y los almacenes. En las calas se atareaban en torno de los vehículos para montar capotas de lona y ametralladoras. Tenían tiempo de reflexionar sobre lo que iba a suceder, pero además estaban bajo el efecto de una triste noticia: la muerte de 18 hombres del SAS, ocurrida el 18 de mayo cuando el helicóptero Sea King que los transportaba a bordo del *Hermes* fue chocado por un albatros y se hundió en el mar.

El punto de no retorno fue alcanzado a las 18 horas del 20 de mayo. La fuerza anfibia no recibió la orden de Northwood de dar media vuelta, por lo que entonces debía proceder al desembarco. La noche caía, así pues el peligro mayor había pasado. No fue hasta varios días después que la aviación argentina demostró de lo que era capaz y cuando advirtieron hasta qué punto la suerte había sonreído a la fuerza anfibia. Si la bruma se hubiera disipado, si los argentinos hubieran lanzado un ataque conjunto y torpedeado alguno de los buques de transporte de tropas... el desembarco del cuerpo expedicionario británico probablemente no hubiera tenido lugar.

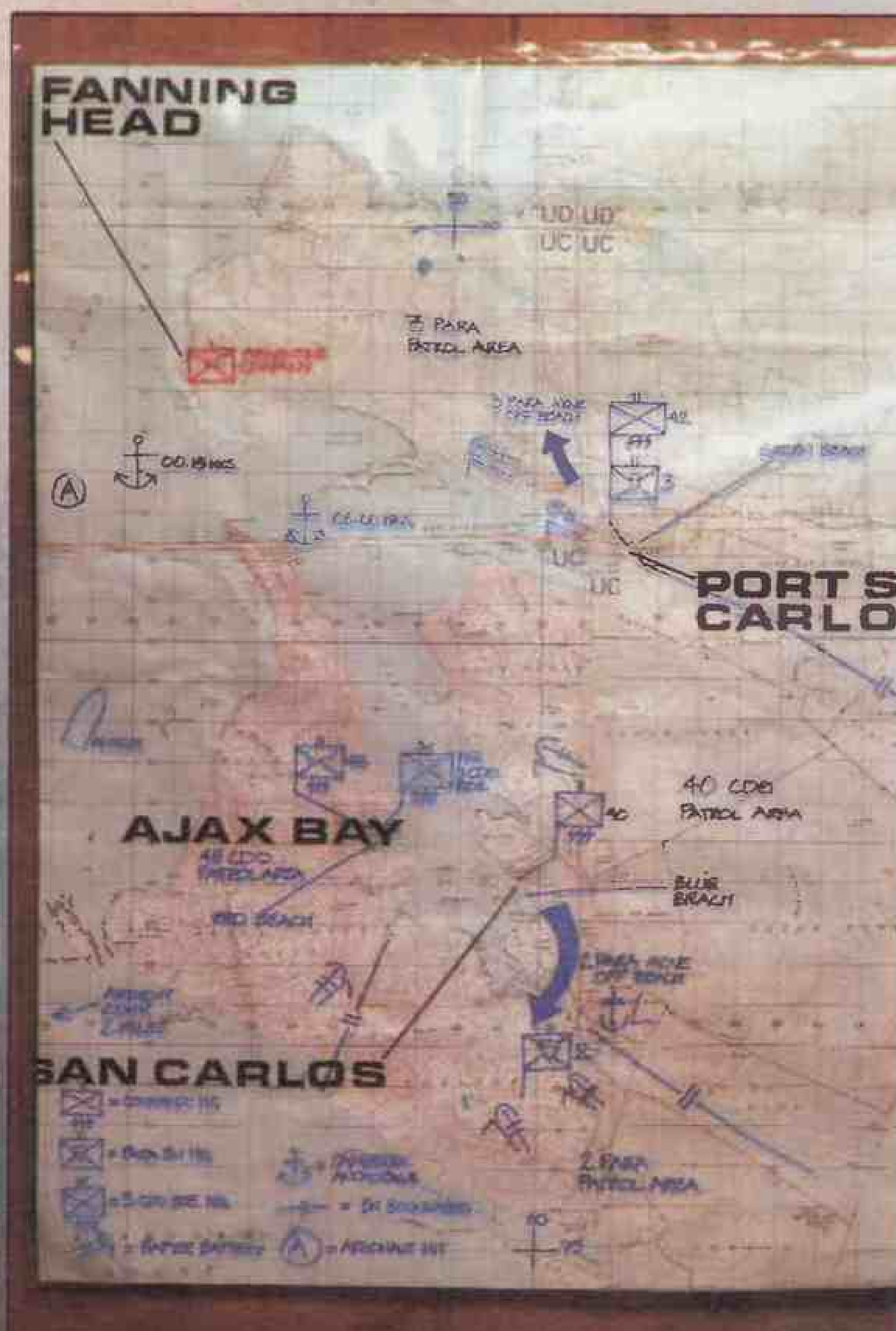
A medida de que la hora H se aproximaba, los oficiales superiores en los navíos de asalto comenzaban a sentirse cada vez más confiados. Jeremy Larken cuenta que "el ambiente era bueno. Todo parecía marchar bien". Bajo las cubiertas, las armas eran minuciosamente verificadas, se montaban los detonadores de las granadas y se cargaban las cintas de munición. A las 20 horas, los hombres comieron algo para enseguida vestirse con sus pesados uniformes de combate y ennegrecerse el rostro con pintura de camuflaje.

## El Canberra irá a San Carlos

La elección del sitio de desembarco no se había concretado sin antes plantear algunos problemas al estado mayor británico, como ya se explicó. Cuando se abandonó el proyecto de un ataque directo a Puerto Argentino y el de un desembarco en la Gran Malvina (isla occidental), se confirmó, el 8 de mayo, que la base avanzada de la 3ª Brigada de Comandos, bajo las órdenes del general Julian Thompson, se instalaría en Bahía San Carlos, situada 80 km al oeste de la capital del archipiélago. El estado mayor había optado finalmente por la bahía de San Carlos gracias a las precisas indicaciones que había podido suministrar el mayor Ewen Southby-Tailyour, un gran aficionado a la navegación a vela que algunos años atrás había explorado en su velero las recortadas costas de las islas Malvinas



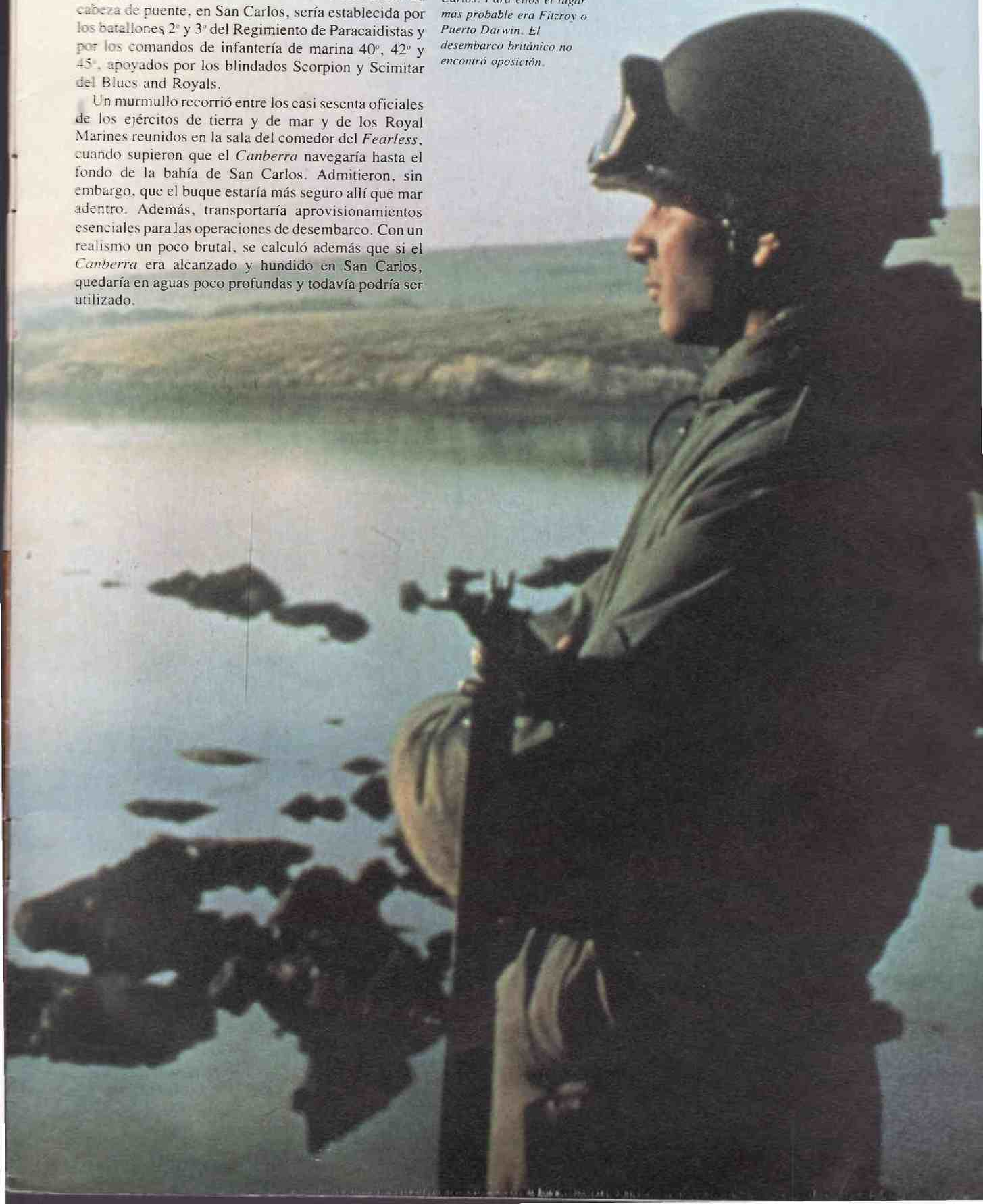




y había volcado todos esos detalles en un detallado informe.

El 10 de mayo, a bordo del *Fearless*, Thompson dio las instrucciones a sus comandantes de unidades. La cabeza de puente, en San Carlos, sería establecida por los batallones 2° y 3° del Regimiento de Paracaidistas y por los comandos de infantería de marina 40°, 42° y 45°, apoyados por los blindados Scorpion y Scimitar del Blues and Royals.

Un murmullo recorrió entre los casi sesenta oficiales de los ejércitos de tierra y de mar y de los Royal Marines reunidos en la sala del comedor del *Fearless*, cuando supieron que el *Canberra* navegaría hasta el fondo de la bahía de San Carlos. Admitieron, sin embargo, que el buque estaría más seguro allí que mar adentro. Además, transportaría aprovisionamientos esenciales para las operaciones de desembarco. Con un realismo un poco brutal, se calculó además que si el *Canberra* era alcanzado y hundido en San Carlos, quedaría en aguas poco profundas y todavía podría ser utilizado.



*Vigilancia y espera. Los argentinos esperaban un ataque, pero no en San Carlos. Para ellos el lugar más probable era Fitzroy o Puerto Darwin. El desembarco británico no encontró oposición.*

*El desembarco está en marcha. Una de las lanchas LCU del* Fearless, *abarrotada de hombres y equipos, pone rumbo a la cabeza de playa.*

*El 3° de Paracaidistas alcanza Green Beach en Puerto San Carlos. Hacia un gran día en ese momento y los nervios estaban tensos, pues en la Task Force se esperaban los inevitables ataques aéreos. Los LCVP aparecen aquí cargados al máximo, lo que los convertía en muy vulnerables.*

*Un BARV (vehículo blindado de recuperación de playa) del Regimiento Logístico de Comandos llega a la costa.*

*El 40° Comando deja el* Canberra *para pasar en LCU al* Fearless. *La oepración era peligrosa, ya que los soldados corrían el pelfgro de caer entre el casco del paquebote y el de la lancha.*

Sin dudas, un desembarco anfibio es la más arriesgada de todas las operaciones navales. La elección de la hora y del lugar de desembarco obliga a los jefes de las tres fuerzas a ponerse de acuerdo en un compromiso. El desembarco en San Carlos no fue la excepción. El general Thompson contó más tarde que él "nunca había estado muy entusiasmado por San Carlos; estaba demasiado lejos del punto de llegada; era como atacar Cardiff pasando por Barmouth".

Las reservas planteadas por Thompson eran comprensibles: San Carlos se encuentra a unos 80 km de Puerto Argentino, pero sólo a 20 km de una fuerte guarnición enemiga instalada en Darwin y Goose Green. Por otra parte, sus playas no le parecían apropiadas para el desembarco de una gran cantidad de hombres, materiales y provisiones. Temía, en fin, que los argentinos, habiendo previsto la decisión finalmente tomada por los británicos, hubieran minado las vías de acceso marítimas y ocupado las alturas circundantes.

## Un refuerzo de 16 Harrier

Estas opiniones pesimistas fueron, sin embargo, descartadas. San Carlos ofrecía un atracadero protegido, fuera del alcance de la artillería argentina y que no podía ser alcanzado por los misiles Exocet. Una vez en el interior de la bahía, la flota quedaría protegida de los ataques de la aviación argentina por las alturas de los alrededores. Una vez franqueada la línea de crestas, los pilotos enemigos no tendrían más que algunos segundos para elegir y alcanzar un objetivo. Por otra parte, sus aparatos serían fácil blanco para las baterías de Rapier apostadas en las colinas, en puntos especialmente escogidos por los operadores de la base de búsqueda de radar de Malvern.

A principios de mayo, se comenzaron a acelerar los preparativos para el desembarco. El 13 de mayo, Julian Thompson dio a sus jefes de unidad las instrucciones finales para la operación "Sutton". Dos días más tarde se leyó a los civiles que se encontraban a bordo de los buques de la fuerza anfibia, la Declaration of Active Service (Declaración de servicio activo), según la cual quedaban sometidos a la justicia militar. El 18 de mayo, la fuerza anfibia se reunió con el *Hermes*.

El mismo día llegó una ayuda esencial a bordo de los portaaviones, bajo la forma de una docena de Harrier trasbordados desde el buque de transporte *Atlantic Conveyor*. Al día siguiente, otros cuatro Harrier (versión GR3 de ataque al suelo) llegaron desde Gran Bretaña vía isla de Ascensión para unirse al grueso de las fuerzas, luego de un difícil trayecto en el que tuvieron que recurrir al reabastecimiento en vuelo.

## La caja de zapatos

El almirante Woodward destacó siete fragatas de su grupo de combate con la misión de contribuir a la defensa antiaérea y de apoyar con el fuego de sus cañones las operaciones de desembarco. Para más seguridad, el convoy cerró su formación al máximo, hasta adoptar el dispositivo conocido como "caja de zapatos", durante toda la travesía final hasta San Carlos.

Faltaba tomar una última precaución. Había que repartir los hombres de la 3ª Brigada que transportaba el *Canberra* entre las diferentes unidades del convoy. El trasbordo de 1.800 personas en plena tempestad no era tarea fácil, por lo que causó inquietud en los mandos. Pero el tiempo mejoró y la operación se desarrolló el 19 de mayo con un oleaje muy moderado, por lo que se pudieron utilizar las LCV. Estas lanchas embarcaron las tropas del *Canberra* a través de sus puertas





inferiores de babor. Hubo, sin embargo un incidente: un marine falló su salto y, durante dos largos minutos, corrió el riesgo de resultar aplastado entre el casco del paquebote y el del buque de desembarco, hasta que finalmente fue rescatado.

Una vez concluida la operación, el almirante Woodward recibió de Northwood la autorización para dejar al general Thompson desembarcar en las Malvinas cuando quisiera. Fue así que en la tarde del 20 de mayo la flota de desembarco entró en Zona de Exclusión Total. Pero en principio, para confundir al enemigo, puso rumbo al sudoeste, como si fuera hacia Puerto Argentino. Recién en el último momento, cuando se aproximaba a la costa de la isla oriental, la fuerza anfibia puso proa al oeste y se dirigió hacia Falkland Sound (Estrecho de Malvinas). La suerte estaba echada. Era la última noche en el mar; al día siguiente, los hombres entrarían en combate.

Ahora la niebla se había disipado, descubriendo un cielo cristalino y un mar llano en plena calma. Arriba, la Cruz del Sur centelleaba.

Alrededor de las 19 horas, en la noche del 20 de mayo, la flota fue localizada por un Canberra argentino que volaba a gran altitud y que informó enseguida a Puerto Argentino. Pronto el SIGINT (Signals Intelligence, inteligencia de comunicaciones) británico constató cierta actividad en la red militar argentina y





*Dos "Eager Beavers" en acción. Están equipados con "caminos" enrrollables de metal liviano para camiones y Land Rover.*

captó al paso un mensaje que señalaba la posibilidad de un desembarco enemigo a algunos kilómetros al norte de la localidad de Goose Green.

En San Carlos mismo una unidad del SAS intentó apoderarse en silencio del pequeño puesto avanzado argentino de Fanning Head, lengua de tierra que penetra en las aguas de San Carlos y que domina su entrada norte. Por su parte, 24 hombres del SBS fueron transportados por aire desde el destructor *Antrim*. Llevaban un surtido de armas impresionante, que incluía no menos de doce ametralladoras y un equipo emisor portátil con el que esperaban convencer a los argentinos de rendirse.

## El 2º de Paracaidistas en tierra

Cubierto por el fuego de ametralladoras y las salvas del *Antrim*, un oficial que hablaba español, el capitán Rod Bell, se arrastró hasta menos de 200 metros de las posiciones ocupadas por los argentinos y los conminó a rendirse. Pero sus palabras se perdieron en el viento y enseguida sobrevino un intercambio de disparos.

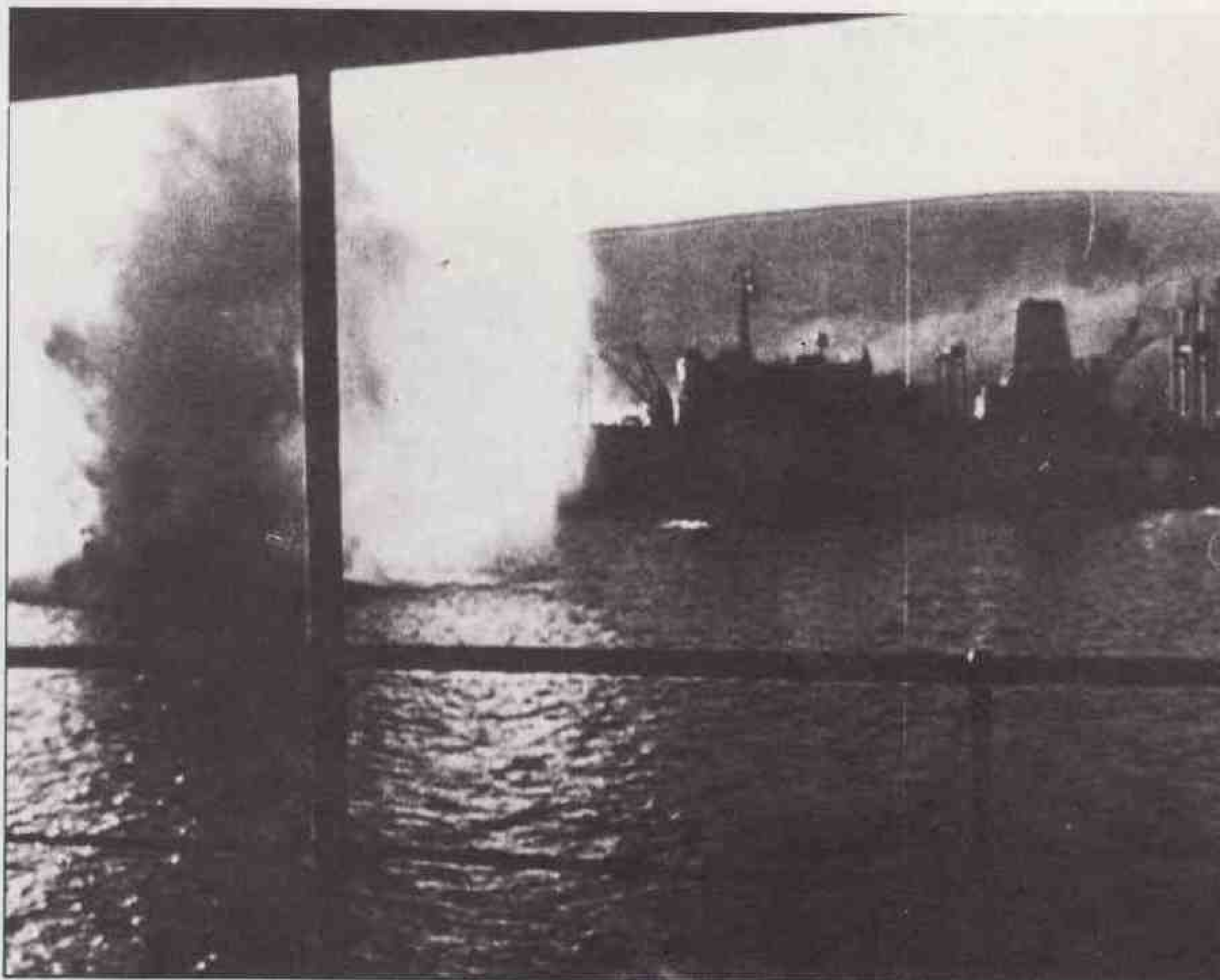
El desembarco llevaba ahora una hora de retraso, a causa de un pequeño error de navegación. Además el *Fearless* había tenido algunos inconvenientes: una

bomba dejó de funcionar y la dársena para las lanchas de desembarco no podía llenarse de agua. Corriendo un riesgo calculado, el comandante Jeremy Larken abrió las compuertas de la dársena y así pudo penetrar el agua, lo que a su vez permitió a las lanchas de desembarco de la primera ola del Comando 40º entrar en las aguas de San Carlos.

En el ferry *Norland*, los hombres del 2º de Paracaidistas tuvieron muchas dificultades para subir a sus vehículos de desembarco. Ya con toda su carga a bordo, el buque partió resueltamente en la dirección equivocada, pero enseguida volvió al rumbo correcto gracias al omnipresente Ewen Southby-Tailyour.

Fueron los hombres del 2º de Paracaidistas los que tuvieron el honor de lanzarse los primeros hacia la costa. Las rampas de sus lanchas de desembarco se abatieron a unos 30 metros de Blue Beach (Playa azul), en San Carlos, así que tuvieron que chapotear algún tiempo en el agua helada.

Cuando llegó la segunda oleada de navíos de desembarco ya había amanecido. El Sol brillaba y los helicópteros estaban ya en su trabajo de noria entre buques y playas para transportar provisiones y materiales.



*Los "Raiders" del 1º Raiding Squadron (Escuadrón de Incursiones) del Royal Marines aseguran un servicio de transporte hacia las playas de desembarco. Muy a menudo sus pasajeros eran del SAS o el SBS.*

*El RFA* Stromness *escapa por poco de una bomba argentina. El buque sobrevivió a los incesantes ataques aéreos.*

# Casi sin resistencia en las playas

El plan preveía utilizar ocho grandes lanchas de desembarco y otras ocho más pequeñas, provenientes de los buques de asalto *Fearless e Intrepid*, en total 16 unidades para transportar 1.200 hombres y sus equipos. El único contratiempo fue que la tripulación del *Norland* olvidó poner luces a proa y a popa para guiar a uno de los vehículos de desembarco.

Los primeros hombres llegaron a tierra a las 4 horas y a las 7.30 horas había concluido el desembarco en las Blue Beaches I y II del 2º de Paracaidistas y el 40º Comando, conducidos a la pedregosa playa por los Blues and Royals. No hubo resistencia. Los paracaidistas se mostraron sin embargo descontentos; los marines habían desembarcado en medio de la playa, en un lugar donde el agua era poco profunda, dejándoles las costas en pendiente más pronunciada. Los paracaidistas tuvieron así que caminar hasta la orilla con el agua a la cintura. En tierra, fueron recibidos por un grupo de hombres del SBS sucios y barbudos, que acampaban en la ladera de una colina desde hacía varios días.

Como el día empezaba a despuntar, el 45º Comando desembarcó del *Strommess* en Ajax Bay. Alrededor de las 9.30 horas fue el turno del 3º de Paracaidistas de bajar a tierra, después del 4º pelotón del escuadrón medio de reconocimiento de los Blues and Royals. El 42º Comando quedó en reserva listo para intervenir allí donde hiciera falta.

Después de haberse alejado de la playa, el 2º de Paracaidistas tomó rumbo al sur. Trepó penosamente 900 metros para ocupar la línea de crestas de los montes Sussex y protegerla contra todo ataque que pudiera lanzar la guarnición de Darwin. Una vez garantizada la seguridad de la altura, el batallón estableció posiciones defensivas en la contrapendiente del monte y comenzó a atrincherarse.

El 40º Comando se alejó de la playa en dirección al este y escaló los montes Verde, donde también tomó una posición defensiva en la contra-pendiente. Se había logrado así una línea defensiva que rodeaba la playa y la protegía de posibles ataques del este y del sur, mientras que la posición ocupada por el 45º Comando en Ajax Bay la defendía contra un eventual asalto anfibio desde el oeste.

En Green Beach I, sitio de desembarco escogido por el 3º de Paracaidistas, esta unidad cayó en un imprevisto banco de arena a unos 50 metros de la orilla y se vio obligada a improvisar. La compañía B, la primera en desembarcar, tuvo que saltar al agua; la compañía A, que venía inmediatamente, debió ser transbordada al haber encallado su vehículo en el banco. El barco de la compañía C tocó tierra a casi un kilómetro de la playa, por lo que los hombres tuvieron que dirigirse al sitio

*¡Alerta aérea! Un marine escruta ansiosamente el cielo donde podrían aparecer los aviones enemigos. Los hombres estaban situados en las colinas que dominan San Carlos y cuando tiraban sobre los aviones, alcanzaban también a los buques que se encontraban más abajo.*




*Los aviones argentinos eran muy rápidos para los Blowpipe, que en Malvinas sólo lograron éxitos limitados.*

previsto de desembarco a pie con una carga de al menos 23 kilogramos. Para el comandante de su compañía, el mayor Martin Osborne, el hecho de haber desembarcado en seco con un tiempo frío pero soleado bien valía la pena.

La compañía B estableció una cabeza de puente, a través de la cual pasó la compañía A para dirigirse a Port San Carlos Settlement. Una vez en la localidad, al darse cuenta los británicos que no había argentinos en el lugar, llamaron a las puertas de las casas. Los habitantes, su sueño intempestivamente interrumpido por el fragor de los vehículos de desembarco y del cañoneo naval, ya los esperaban.

De hecho, esperaban a los soldados británicos desde hacía varios días. Se procedió inmediatamente a una inspección de las casas. La compañía C escaló los 180 metros de las Settlement Rocks y se atrincheró en la contraladera. En los días siguientes, el 3° de Paracaidistas barrió la zona de Fanning Head en busca de supervivientes y de puestos de observación argentinos.

La segunda fase de la operación "Sutton" estaba ya asegurada, y a las 10 horas el 40° Comando fue llevado a tierra y desembarcó en Green Beach II. Cuando toda la infantería estuvo en la costa y hubo tomado posiciones defensivas, con trincheras y parapetos, recién entonces se pudo encaminar el resto del material.

Era necesario en primer lugar desembarcar la artillería. Por medio de helicópteros se llevaron a tierra las tres baterías de campaña del Regimiento 29° de Comando de la Royal Artillery, reforzadas por una batería destacada del 4° Regimiento de Campaña, lo que hacía en total cuatro baterías de cañones livianos de 105 mm. El conjunto estaba acompañado por los Rapier de la

## Relatos de testimonios británicos

*"La primera incursión aérea fue realmente espantosa; no se sabía muy bien lo que iba a pasar. Luego de los primeros momentos comprendimos que buscaban a los buques. Las naves estaban todas en línea y era imposible fallarles. ¡Un impresionante espectáculo! La primera oleada llegaba siempre a la misma hora, un poco después del mediodía, hora GMT. Refugiados en las trincheras los escuchábamos llegar. Cuando pasaban por encima nuestro, todos, realmente todos, nos poníamos a disparar con cualquier arma, ya fueran ametralladoras, pistolas de 9 mm o los fusiles automáticos. Naturalmente, en nuestra excitación no nos dábamos cuenta que de hecho disparábamos sobre nuestros propios buques y que ellos, por su lado, disparaban contra nosotros. Era algo realmente extraordinario de ver".*

*Un infante de marina de la Compañía Yankee.*

*"Hubo de repente un silbido y todos miramos a nuestro alrededor, pero sin poder ver nada. Después llegó un avión. Mi primer pensamiento fue para mi máquina de fotos yo quería sacar una foto. No me interesaba dispararle. ¡Era necesario que lo atrapara en una fotografía!".*

*Un soldado de 1ª clase del 2° de Paracaidistas.*

*"El primer ataque aéreo serio nos llegó por la retaguardia. Había Skyhawks, Mirage, todo lo que podían utilizar. Nuestra compañía estaba en la cima de una colina, con los morteros en la parte de abajo. Había aviones por todas partes, un Mirage que volaba bajo disparó con sus cañones sobre los morteros. No olvidaré nunca a uno de los tipos, George Smith, que gritaba, de pie en su vivac: "¿Qué está pasando?" La turbación era general.*

*Los morteros aguantaron duros golpes, porque los aviones pasaban constantemente. Nosotros estábamos en lo alto de la colina y los morteros estaban ubicados abajo. Cuando aparecía un avión todos se volvían sobre él y le disparaban de todos lados. De repente, un operador de Blowpipe se levanta y ¡pam! el misil parte en línea recta hacia el avión. ¿Funcionará esta vez? Cuando el misil estaba a 50 metros del avión, giró en redondo y dio de lleno en medio de los morteros. Un sargento se levantó y gritó: "Buenos, ¿quién tiró eso?" El pobre tipo del Blowpipe se arrancaba los cabellos."*

*"Los pilotos argentinos eran realmente muy valerosos. Puedo recordar esos tres aviones que llegaron desde arriba y descendieron directo hacia la parte baja de la colina; entonces vieron el barco, el que estaba más cerca de nosotros. Eran Mirage."*

*Un soldado de 1ª clase del 2° de Paracaidistas.*





*Los británicos hicieron prisioneros enseguida que desembarcaron.*

*Probablemente uno de los hombres que derribaron a los dos Gazelle en San Carlos.*

batería T del 12º Regimiento Antiaéreo de la Royal Artillery, transportados también por medio de helicópteros.

La mayoría de los emplazamientos elegidos para los Rapier habían sido ocupados para las 9.30 horas, pero todavía no estaban controladas todas las alturas. Elementos de reconocimiento fueron llevados ahí por helicópteros Sea King escoltados por Gazelle de la 3ª Brigada de Comando (Escuadrón Aéreo) armados con ametralladoras.

En el curso de estas operaciones resultaron abatidos dos Gazelle por los argentinos, provocando la muerte de tres infantes de marina. Estas serían las únicas pérdidas que sufrirían los británicos durante el desembarco.

## El paquebote Canberra abre el fuego

Había que establecer un centro de mantenimiento de brigada (BAM) en Ajax Bay. Era una tarea difícil, porque el Commando Logistics Regiment (regimiento comando logístico) encargado de ella carecía desesperadamente de personal y de helicópteros. Rápidamente se organizó un hospital en Ajax Bay en una fábrica fuera de servicio, bajo las órdenes del comandante Rick Jolly, que comprendía personal de la Royal Navy (Armada), los Royal Marines y del Royal Army Medical Corps (RAMC, Cuerpo médico del ejército). Más tarde fue reforzado por hombres de la 16ª Ambulancia de Campaña del RAMC.

Desde las primeras luces del día, los helicópteros del Naval Task Group no habían cesado de transportar hombres y material. Al final de la jornada, más de 3.000 soldados y cerca de mil toneladas de reabastecimientos y materiales habían sido desembarcados sin tropiezos.

A las 8.45 se registró la primera alarma aérea del día. Cinco minutos después aparecía un avión Pucará en reconocimiento sobre el estrecho. Atacó al HMS *Argonaut* con ocho cohetes que erraron su blanco por muy poco.





A las 9.30 horas, justo en el momento en que las tropas del 2º de Paracaidistas tocaban tierra, tuvo lugar el primero de los ataques a pleno de la jornada, cuando dos Mirage se lanzaron sobre el grupo de asalto anfibio. Estos ataques no cesaron de intensificarse en el curso de los siguientes días.

A medida que los puestos de Rapier entraban en servicio, estos misiles cobraban un papel cada vez más importante en la batalla aérea. El primer triunfo que lograron fue obra del puesto que respondía al indicativo "33 Charlie", al mando del sargento Taff Morgan, quien derribó dos A4 Skyhawk. Uno de los dos o tres Pucará abatidos ese día fue víctima de los misiles superficie-aire Stinger, de General Dynamics, que utilizaban los hombres del SAS. Al parecer al principio Sea Harrier pudieron efectuar patrullas aéreas ofensivas sin correr el riesgo de ser alcanzados por los misiles antiaéreos disparados por los buques fondeados en San Carlos.

Mientras en el aire se desplegaba esta actividad, los helicópteros de la Task Force continuaban transportando municiones, provisiones o bidones de combustible y otros materiales, suspendidos de sus fuselajes. Por su parte, las lanchas de desembarco no cesaban de transportar a la playa hombres, armas, vehículos y entre éstos, los "snocats" Volvo BV202E. Al finalizar el día, la mayor parte de la 3ª Brigada de Comando estaba en tierra.

En los días siguientes se continuó desembarcando provisiones y materiales, a pesar del riesgo que significaban los ataques aéreos argentinos, que alcanzaron su punto máximo de intensidad los días 21, 23, 25 y 30 de mayo.

Sin embargo, los argentinos, al dejar que los británicos desembarcaran sin oponerles resistencia y permitirle ocupar y desarrollar una cabeza de puente desde la que se desplegaron sin tropiezos, habían dejado pasar una de las mejores oportunidades de ganar la batalla terrestre.

hubo algunas dificultades con los Rapier, cuya delicada electrónica había sufrido las consecuencias de la larga travesía. Los especialistas del Royal Engineers tuvieron que abocarse a la tarea de volverlos a poner a punto.

## Los argentinos pierden una ocasión

Al principio el fuego contra los aviones se realizaba sin disciplina, al parecer difícilmente controlado. Poco después se distribuyeron sectores de tiro coordinados y el reconocimiento aéreo mejoró. Una vez restablecido su control, el fuego se tornó más eficaz. Además, gracias a una mejor identificación de los aviones, los

*Una patrulla vuelve a rendir cuenta de su misión.*

*Un Wessex contribuye a formar un depósito de munición en San Carlos.*

*Vista de los buques en las aguas de San Carlos. En esta fotografía se aprecia bien hasta qué punto eran vulnerables.*

# El tierra-aire Rapier

La pérdida del HMS *Sheffield*, hundido por la aviación argentina el 4 de mayo, suscitó ansiedad en el campo británico. ¿No sería la Task Force muy vulnerable a los ataques aéreos? Esta idea se confirmó el 21 de mayo, durante el desembarco de la 3ª Brigada de Comandos en San Carlos.

Desde el primer día de la instalación de la cabeza de puente, la Royal Navy perdió la *Ardent*. La *Argonaut* y la *Antrim* habían resultado seriamente dañadas (por bombas que no explotaron), en tanto que la *Brilliant* y la *Broadsword* fueron duramente ametralladas. Los sistemas de misiles tierra-aire se comportaban mal tan cerca de la costa; a bordo del *Hermes*, el comandante se mostraba disgustado por las baterías de superficie-aire Rapier desplegadas en tierra, que habían disparado diez misiles con sólo tres aciertos. Si las bombas argentinas comenzaban a explotar, la flota británica iba a sufrir un desastre.

Era imperioso mejorar ampliamente las performances del Rapier, lo que los equipos técnicos lograron hacer en tres días. Así, al final del conflicto, al sistema se le acreditaron 14 victorias seguras, más 6 probables, performance honrosa que mostraba sus posibilidades de adaptación (las cifras son de fuentes británicas).







*Tiro de prueba de un Rapier.*

*Disparo de un Rapier en las Malvinas contra un avión argentino.*

## Emplazamientos determinados por computadora

Por su flexibilidad de empleo, su movilidad y sobre todo su simplicidad de apestamiento, el Rapier se comportó un poco como si hubiera sido especialmente diseñado para asegurar la cobertura antiaérea en el conflicto de Malvinas. En su más reciente versión móvil, el conjunto del sistema está montado sobre un vehículo blindado a orugas, un RCM 748 modificado, que le confiere gran movilidad. Pero esta versión no estaba en servicio todavía en 1982 y la Task Force tuvo que arreglárselas con el antiguo modelo remolcado por un Land Rover. En las Malvinas, los vehículos sobre ruedas resultan inutilizables la mayor parte del tiempo.

Las posiciones de las baterías de los Rapier alrededor de San Carlos habían sido determinadas por computadora en Gran Bretaña. Esta elección motivó al principio juicios erróneos sobre la efectividad del Rapier, pero en San Carlos su misión era la cobertura de la cabeza de puente y no la de las unidades de la flota situadas en el estrecho a cierta distancia de la costa.

El misil resulta especialmente eficaz contra objetivos a baja altitud, incluso si se trata de aviones capaces de maniobras muy cerradas como los caza-bombarderos argentinos.

Pero como la mayoría de los ataques aéreos apuntaban a los buques y no a las unidades en tierra, los Rapier se encontraron ante un problema: el de disparar sus misiles hacia abajo, en valles a menudo envueltos en niebla. Pocos sistemas de misiles superficie-aire son capaces de esto, a raíz de los ecos fijos provocados por el relieve y de la muy baja altitud de la trayectoria de los aviones.

## Interferencias frecuentes

Aquí las últimas versiones del Rapier utilizan el radar Blindfire que le permite disparar en "todo tiempo", ya sea de día o de noche. Pero los doce lanzadores que al principio aseguraron la defensa antiaérea de la cabeza de puente no contaban con este radar y debían contentarse con la dirección de tiro óptica. En esta versión, la adquisición del objetivo se hace por radar, con la interrogación "amigo-enemigo" (IFF). El apuntador reacciona a un contacto de radar sobre un blanco clasificado "hostil" mediante su adquisición visual en un visor de gran apertura primero y después en un lente de apertura angular estrecha. Debe esperar para disparar que la computadora le indique que el blanco está dentro del alcance. El tubo lanzador responde a las indicaciones del sistema de mira óptica.

Cuando el misil disparado aparece en el campo visual, una cámara de televisión enfoca un cohete luminoso encendido en la cola del misil y mide toda desviación con relación a la línea de mira. La corrección del desvío es teledirigida por radio. La probabilidad de impacto en el blanco es bastante elevada para que la explosión de la cabeza de guerra pueda ser provocada por impacto y no por una espoleta de proximidad. Si el apuntador mantiene el blanco en su línea de mira, la dirección de tiro llevará al misil a su objetivo.

En San Carlos, eran numerosos los radares de las unidades de la flota británica que operaban en la misma frecuencia, de ahí las frecuentes interferencias, y los radares de interrogación resultaban a menudo saturados por los ecos "amigos" de los helicópteros que trasladaban equipo a tierra. Hacia el final, algunos apuntadores preferían atenerse a su apreciación personal para la adquisición de los blancos, lo que mostró una vez más toda la flexibilidad del sistema, pues el índice de impactos resultó sensiblemente aumentado.





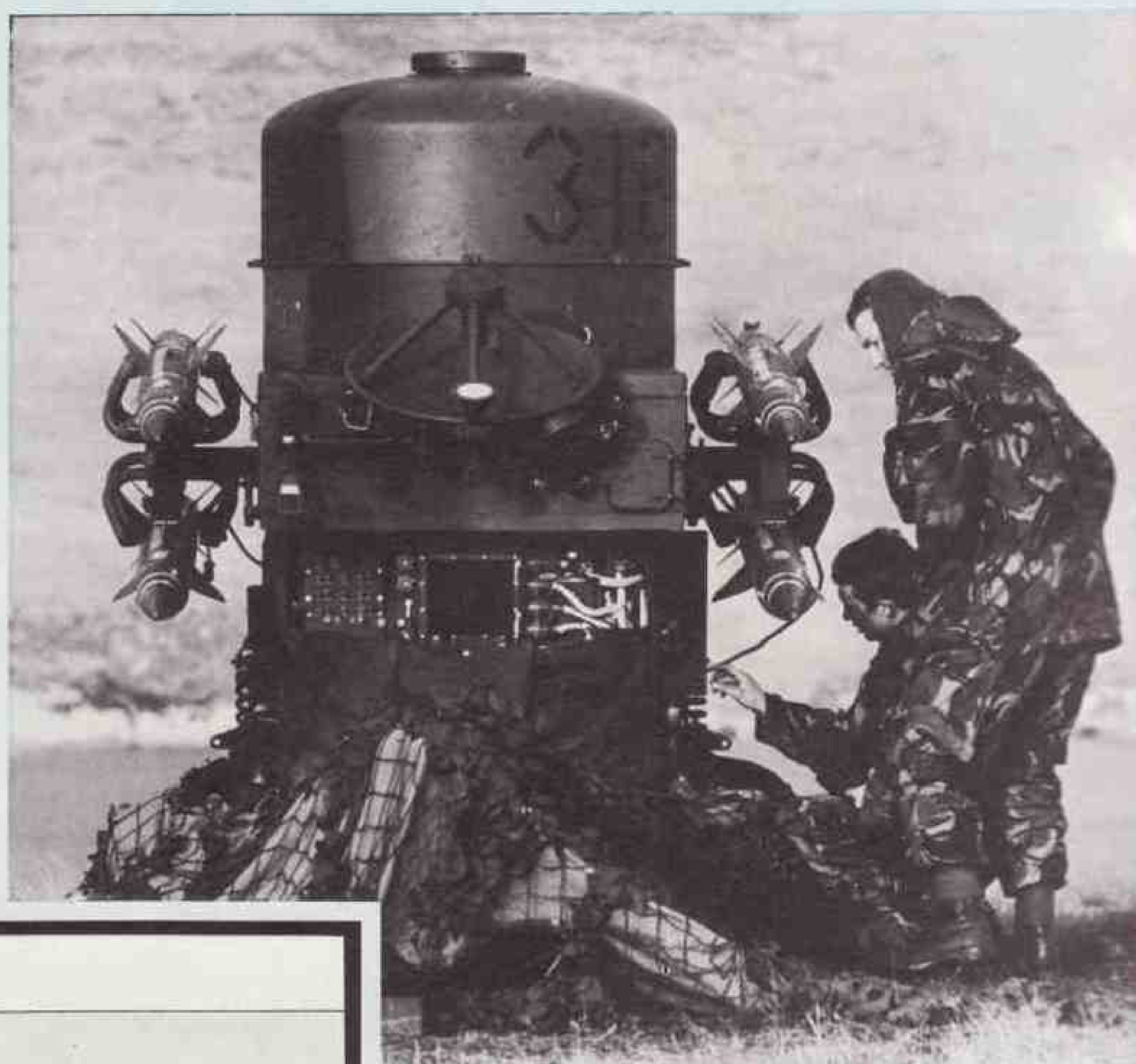


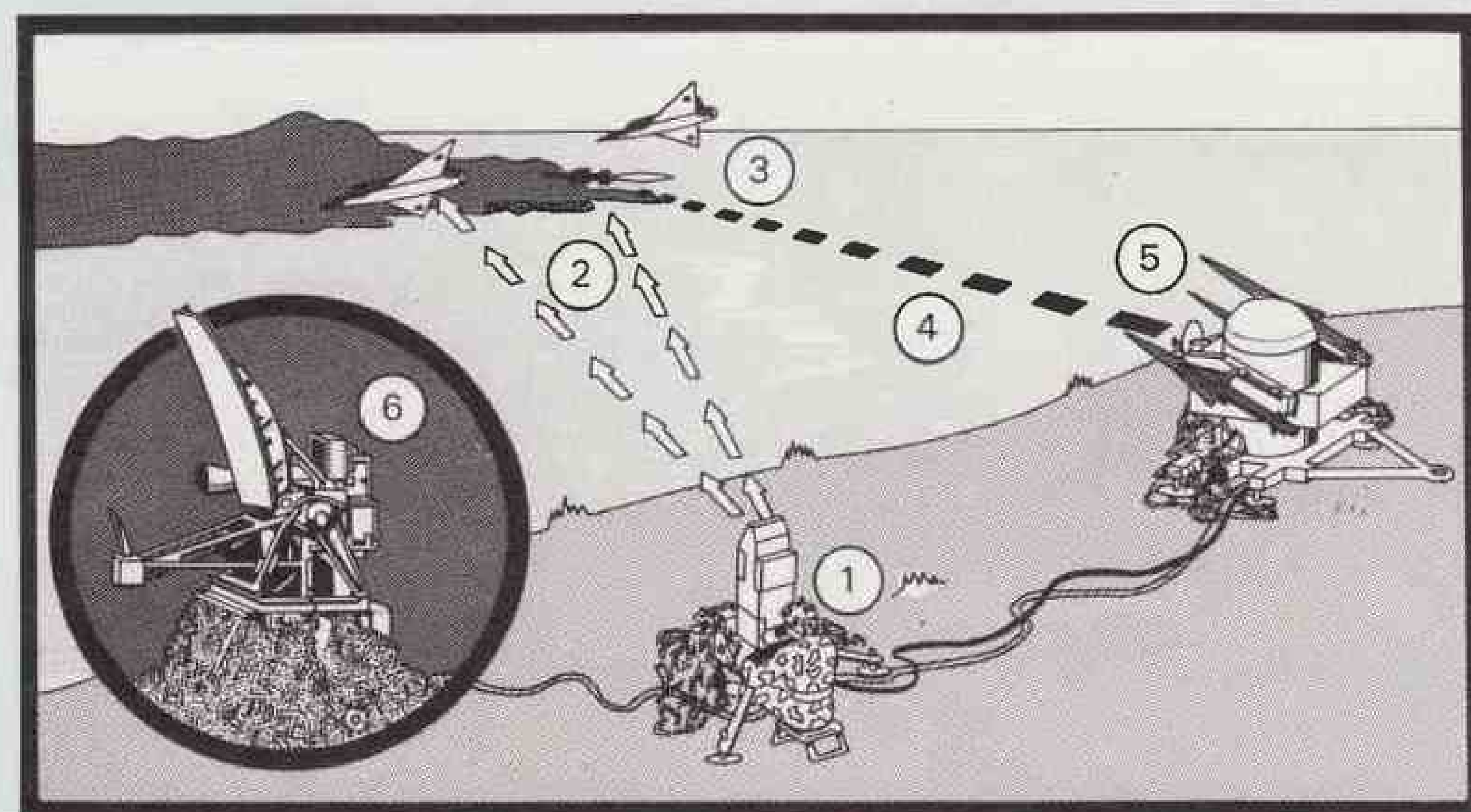
*El "cerebro" del Rapier: el trasmisor de órdenes (la pequeña antena en forma de cúpula) y la computadora de guiado bajo el domo en la parte trasera. Se aprecia en la foto el reducido tamaño del misil. Dado que el Rapier es un misil muy preciso, su carga explosiva es más confiable que la de un misil con espoleta de proximidad.*

*También el director de tiro óptico es de tamaño reducido, aunque comprende dos tipos de lentes.*

## Anatomía de un misil Rapier

1. *Tobera orientadora del flujo caliente.*
2. *Cohetes de iluminación para seguimiento óptico.*
3. *Aletas de dirección.*
4. *Centro de mando.*
5. *Conductos tubulares.*
6. *Contacto de lanzamiento.*
7. *Alas.*
8. *Motor cohete.*
9. *Electrónica y piloto automático.*
10. *Cabeza de guerra con su espoleta de impacto.*






## Sistema de guiado del Rapier

1. *Dirección de tiro por mira óptica.*
2. *Línea de mira.*
3. *Llama que permite su seguimiento óptico.*
4. *Cadena de órdenes.*
5. *Computador y trasmisor de órdenes.*
6. *Radar Blindfire.*



*Un Gazelle de la 3ª Brigada Comando. Tocado varias veces (se pueden ver los impactos de las balas en la cabina), tuvo sin embargo más suerte que sus dos hermanos derribados en San Carlos.*

## Helicópteros derribados (versión británica)

*"La víspera del día D, desde el HMS **Brillant** se envió a tierra un destacamento SBS de cuatro hombres para reconocer una última vez las eventuales posiciones enemigas. Se trataba de una precaución suplementaria, porque el SBS había constatado que la zona no estaba defendida. Al acercarse a Fanning Head, los hombres del destacamento se sorprendieron de escuchar hablar español y volvieron inmediatamente a la **Brillant** para rendir cuenta de esta inquietante circunstancia.*

*En la mañana siguiente al desembarco, efectuado sin encontrar oposición, el 3º de Paracaidistas se movió hacia San Carlos y allí descubrió otras pruebas que confirmaban las observaciones de los hombres del SBS. Unos cuarenta argentinos habían evacuado recientemente la localidad. ¿Adónde habían huido?*

*El informe del 3º de Paracaidistas sobre sus descubrimientos llegó bien al **Canberra**, pero demasiado tarde para prevenir a los pilotos de los helicópteros encargados de llevar armas y abastecimientos a las tropas de vanguardia.*

*Sin sospechar lo que le esperaba, un helicóptero Sea King, que transportaba misiles Rapier y estaba escoltado por un helicóptero liviano Gazelle armado con ametralladoras montadas sobre afustes giratorios y con cohetes SNEB, se dirigió directo al destacamento argentino, que se había atrincherado en las colinas que dominan San Carlos. El Sea King pudo escapar pero el Gazelle fue alcanzado por el fuego preciso de una ametralladora pesada, que hirió mortalmente a su piloto, el sargento Andy Evans. Este consiguió sin embargo esquivar los disparos y posarse en el agua. Su copiloto, sargento Ed Chandlish, pudo llevar a Evans hasta la orilla, donde murió entre sus brazos.*

*Algunos minutos después –también esta vez sin sospechar el peligro que lo amenazaba– un segundo Gazelle siguió el mismo trayecto y así fue alcanzado por disparos de ametralladora. El helicóptero se estrelló en llamas. Los tripulantes, acribillados a balazos, murieron antes de que el aparato tocara el suelo.*

*El comandante médico Rick Jolly fue testigo, desde el **Camberra**, de la primera acción e inmediatamente tomó un helicóptero Wessex para llevar socorro. Llegó justo a tiempo para asistir al segundo ataque. Las instrucciones prohibían expresamente llevar los cuerpos de los muertos a la Task Force*

# Los paracaidistas británicos toman Goose Green



*La compañía de apoyo del 2° de Paracaidistas británicos dispara un misil Milan en la noche. Este misil antitanque franco-alemán es de gran precisión, con la única condición de que el objetivo sea mantenido en la línea de mira, así las correcciones de trayectoria son automáticas. En Malvinas el Milan se reveló como un temible destructor de bunkers y sitios fortificados.*

El 15 de abril de 1982 el 2° de Paracaidistas recibió su orden de partida hacia las Malvinas, orden muy esperada por otra parte, pues ponía fin así a un verdadero sentimiento de frustración dado que el 3° de Paracaidistas ya se había hecho a la mar en el *Canberra*. En el seno del 2° se había temido mucho perder una ocasión única de poner a prueba el valor del entrenamiento y el de la organización del batallón.

El batallón acababa de ser reorganizado por su jefe, el coronel ''H'' Jones, y su segundo, el mayor Chris Keeble. La nueva estructura de mando y control operacional permitía al comandante del 2° de Paracaidistas concentrar toda su atención en las operaciones y contar con una movilidad total, con un estado mayor y un grupo de comunicaciones reducidos al mínimo. Su segundo disponía de un embrión de estado mayor, para asegurar la continuidad eventual en el comando.

El puesto de mando central contaba además con dos oficiales de operaciones, un mayor y un capitán, y un suboficial muy experimentado. Todos estaban en condiciones de descargar al segundo comandante de sus tareas administrativas. En el puesto de mando central se encontraba también el jefe de la compañía de apoyo (morteros y armas antitanque) encargada del apoyo aéreo y de artillería.

El jefe de la compañía de Cuartel General tenía a su cargo el aprovisionamiento de munición y el evacuamiento sanitario. En su escalón y en el del puesto de mando central se seguía el desarrollo de los combates y se desplazaban los depósitos de municiones en función de las necesidades. El capitán auxiliar estaba a cargo, por delegación del coronel, de tòdas las tareas administrativas y el suboficial mayor era responsable de reabastecer las dotaciones de munición y del transporte de los prisioneros de guerra.

El médico-jefe del servicio médico del regimiento, el capitán Steve Hughs, sólo tenía 18 meses de permanencia en el batallón. Pero, en este corto lapso, había completado la instrucción médica del personal de manera tal que cada uno tenía un conocimiento mínimo en materia de administración de suero gota a gota, inyecciones de morfina, vendajes y reanimación.

Así cada uno sabía lo que tenía que hacer si era tocado. También estaba previsto que el compañero de combate del herido, su ''pareja'', le diera los primeros auxilios. Por fin debía intervenir el médico de la sección, en el supuesto que pudiera ser llevado a tiempo. Un entrenamiento riguroso y el sachet de vital suero que cada hombre llevaba en un bolsillo de su chaqueta probablemente salvaron una cantidad de vidas en el campo de batalla.

A este respecto, se pueden señalar igualmente los servicios prestados por los pilotos de helicópteros, que evacuaron bajo condiciones meteorológicas deplorables a heridos que no hubieran tenido la menor posibilidad de sobrevivir en una enfermería de campaña que no permitía intervenciones quirúrgicas mayores.

## La ventaja del parlamento

Dentro del 2° de Paracaidistas se había puesto en marcha un medio único de recolección de información. su compañía de exploradores. Compuesta de elemen-

los transportados, patrullas a pie y equipos de observadores, esta unidad está en contacto permanente con el grupo "información" y con su jefe en el estado mayor del batallón. También puede hacer llegar ciertas informaciones directamente al coronel.

Esta compañía está al mando de un mayor y el grupo Información del Puesto de Mando por un capitán. Esta aparente dualidad tiene la ventaja de permitir al jefe del batallón contar con dos opiniones, la del comandante de compañía y la de su oficial de información, durante los "briefings" sobre las intenciones y las posibilidades de acción del adversario.

Otro punto de esta reorganización era el procedimiento de transmisión de órdenes a los jefes de compañías y, a través de ellos, a las secciones y después a la tropa. Ahora, en el 2° de Paracaidistas, el coronel mantiene lo que los coloniales llamaban un parlamento. Ante los jefes de sus compañías de combate y de apoyo y de otros elementos a su disposición (artillería o blindados), expone sus puntos de vista, sus preferencias y sus razones.

Tanto para los problemas de ataque como de defensa, cada uno tiene el derecho de dar inmediatamente su opinión y poner en evidencia los problems o los riesgos presentados por las diversas soluciones expuestas. Al final de la reunión, cada uno puede hacerse una idea bastante precisa de lo que le espera y de esa manera al recibir la orden de operación nadie resulta sorprendido y cada jefe de compañía sabe ya lo que tiene que hacer.

Cuando estalló la crisis de las Malvinas, el 2° de Paracaidistas acababa de recibir sus órdenes de destino en Belice. Una de las ventajas de este destino perdido fue que dispusieron de armamento especial del tipo para combate en la jungla, mientras que su armamento habitual seguía en depósito en Aldershot.

Súbitamente el batallón se encontró en posesión de una dotación doble de ametralladoras. También pudo disponer de armas inéditas para ellos como el fusil automático Armalite M-16 de origen estadounidense y el lanzagranadas M-79. Por cierto la eficacia de las secciones iba a sufrir un drástico cambio.

El 21 de mayo de 1982 el batallón fue dejado en tierra en Bonners Bay en las LCU (lanchas de desembarco) de la Royal Navy. Ya habían dejado atrás las largas sesiones de instrucción a cargo de un oficial de los Marines.

La primera misión del 2° de Paracaidistas fue tomar posición, a pie, en los montes Sussex que dominan la aproximación por el sur a San Carlos, con el fn de prevenir toda tentativa contra la cabeza de puente desde Darwin y Goose Green.

Se organizó una división en zonas de patrullaje, pero el riesgo de interferencia con los reconocimientos de las fuerzas especiales limitó su extensión, algo que irritó un tanto al 2° de Paracaidistas que contaba con una excelente compañía de exploradores y no admitía remitirse al talento de sus rivales del SAS, el SBS y del Mountain and Arctic Warfare Cadre.

*Prisioneros argentinos boca abajo en una trinchera. Los refugios cavados por los argentinos estaban muy a menudo desprovistos de protección superior, pero estaban dispuestos de manera tal que brindaban una buena cobertura circular de la posición. Del lado británico, se preconizaba el pozo para dos hombres, mientras que las trincheras argentinas eran frecuentemente utilizadas por seis o más hombres.*



*(recuadro):*
*Prisioneros y heridos (en primer plano) esperan que los hombres de la compañía D hayan terminado de limpiar la posición.*

*Recuadro: Un Sea King sobre las primeras pendientes de los montes Sussex. Fue desde este punto donde se puso en marcha el 2° de Paracaidistas, a la caída del día, en dirección a Camilla Creek. Se distinguen en primer plano cajas de municiones. Durante los combates, las ametralladoras livianas hacían un enorme consumo de munición y los camilleros que evacuaban a los heridos de Wireless Ridge volvían cargados de munición.*

## Refuerzos argentinos

En la noche del desembarco en San Carlos, el SAS lanzó una incursión sobre Goose Green. Tras haberse aproximado al objetivo por vía terrestre, desencadenó un fuego muy violento de armas automáticas y antitanque, lo que hizo creer a los argentinos que se trataba de un ataque en gran escala y los llevó a enviar elementos hacia el norte para seguir la situación en San Carlos.

Después de la pérdida del HMS *Coventry* y del *Atlantic Conveyor*, se impartieron nuevas órdenes para una incursión a Goose Green. Las disposiciones anteriores habían tenido que ser anuladas en virtud de la falta de helicópteros para transportar al batallón. Según las nuevas órdenes, el 2° de Paracaidistas tenía que ir todavía a Goose Green y Darwin, ¡pero a pie!

Las patrullas del SAS habían señalado que el sector aparentemente no estaba protegido más que por el efectivo de un batallón. Pero posteriormente a estos informes, las fuerzas argentinas recibieron el refuerzo del Regimiento 12 desde el monte Kent. De unos 500 hombres, el efectivo de los defensores argentinos había pasado entonces a cerca de 1.400 soldados.

¿Por qué este refuerzo repentino de la defensa argentina? En Inglaterra no está cerrada todavía la controversia entre los que acusan a la ligereza de ciertos medios de prensa que revelaban los próximos objetivos de las tropas después del desembarco, los que creen en fugas a nivel político y aquellos que simplemente piensan que, evidentemente, la sección inteligencia del estado mayor del general Menéndez no podía prever otro objetivo para la ofensiva británica.

Antes de la difusión de las órdenes definitivas, dos patrullas del 2° de Paracaidistas confirmaron que las posiciones enemigas eran visibles en el extremo norte del istmo, justo al sur de Darwin, cerca de la Colina Darwin que domina las proximidades de la aglomeración por el sur. Estas patrullas se replegaron cuando se sintieron demasiado encerradas.

El plan preveía que la operación demandaría un día y una noche, en seis fases. El apoyo de artillería debía ser suministrado por los cañones de la *Arrow* y por tres piezas de la 8ª batería del 29° de Artillería de los Comandos, más dos morteros de 81 mm del 2° de Paracaidistas. Se trataba de desbordar al enemigo en combate nocturno y después los paracaidistas irían a liberar a la población civil de los dos poblados. A partir del amanecer, la acción del batallón sería apoyada por helicópteros Scout armados con misiles SS-11 y por los Harrier en configuración de ataque a tierra. Dos destacamentos de Blowpipe suministrados respectivamente por el 4° Regimiento de Artillería y por los Royal Marines asegurarían la protección antiaérea de la operación.

El primer contacto con los argentinos se produjo cuando los paracaidistas llegaron al sector de Camilla Creek House, al norte del istmo. Los argentinos dispararon algunos proyectiles de 105 mm sobre el supuesto





*Obús argentino corto de 105 mm de fabricación italiana en su posición de batería medio inundada. El amontonamiento de vainas da testimonio de la intensidad del bombardeo sufrido por los paracaidistas británicos. Además de granadas explosivas, los argentinos disparaban granadas de fósforo o incendiario.*

eje de avance, en tiro de hostigamiento.

Al alba, los paracaidistas hicieron sus primeros prisioneros, una patrulla argentina que circulaba a bordo de un Land Rover azul y blanco requisado en Goose Green. Se trataba de una patrulla de rutina de control de la red caminera entre Darwin, Burntside House y Camilla Creek.

## Todo el batallón al ataque

La 3ª Brigada había previsto una simple incursión sobre Goose Green y Darwin, pero el 2° de Paracaidistas optó por un ataque en regla de todo el batallón. El asalto comenzó a las 2.30 horas del 28 de mayo, con el bombardeo de la *Arrow* sobre las primeras líneas argentinas, mientras la compañía de apoyo se movía hacia una posición de tiro que dominaba el flanco izquierdo del enemigo.

El asalto principal fue lanzado a las 6.35 horas, cuando la compañía A se lanzó contra Burntside House, cuyos caserones fueron despedazados por la metralla. Se había dicho en la reunión previa que ningún civil permanecería en el exterior de Goose Green y Darwin. Grande fue entonces la sorpresa de los paracaidistas al descubrir una familia de pastores, entre ellos una octogenaria, milagrosamente sanos y salvos.

La sección argentina se retiró y las granadas de artillería comenzaron a caer sobre el estrechamiento del istmo. Los cohetes de iluminación flotaban en el aire, mientras que las llamas de algunas dependencias incendiadas durante el ataque a Burntside House se reflejaban en las aguas del Burntside Pond.

Con su flanco izquierdo asegurado, el 2° de Paracaidistas barrió la lengua de tierra hasta el noroeste de la laguna. La compañía B partió a las 7.10 horas y se apoderó de dos posiciones en las alturas al oeste de Burntside Pond. La maniobra del coronel Jones preveía que la compañía D sobrepasaría entonces a la B y proseguiría hacia el sur, pero la compañía D resultó retenida por el fuego de armas livianas desde posiciones enemigas que la B no había localizado

Durante estos combates la compañía A tomó rumbo al sur, sobrepasando Coronation Point, especie de pequeño promontorio al norte de Darwin. Dejó allí una sección en cobertura mientras que las otras dos contorneaban la pequeña bahía para atacar Darwin desde el oeste. El puesto de mando central se había instalado a unos 1.500 metros al norte de Darwin, con su pequeño estado mayor, su sección de defensa y dos periodistas, Robert Fox de la BBC y David Norris del Daily Mail.

## Planes de fuego bien establecidos

Todo el mundo se atrincheró lo mejor posible cuan-




*Mapa que muestra el avance británico sobre Goose Green.*

*Cañones Oerlikon de 35 mm dirigidos por radar para defensa antiaérea. Los argentinos los utilizaron contra los paracaidistas británicos cuando se aproximaban al aeródromo de Goose Green.*



*Un Pucará de ataque a tierra en Goose Green.*



do los proyectiles de artillería y de morteros comenzaron a caer. El capitán auxiliar del batallón, Malcolm Simpson, se hizo cargo de los prisioneros cuyo número no iba a tardar en incrementarse.

El coronel Jones y su puesto de mando de Operaciones (PM Ops) había seguido la huella que desemboca delante de Darwin Hill, sobre los talones de la compañía A que, al momento de lanzarse al asalto, fue tomada por nutrido fuego de ametralladoras desde el oeste. La reducción de estas posiciones, por medio de ametralladoras y de cohetes de 66 mm., fue una tarea peligrosa.

El empleo del lanzacohetes es simple, pero no sin riesgos, ya que el tirador después de haber preparado el tubo lanzador debe en efecto arrodillarse y exponer su cabeza y su pecho para disparar. (En los bunkers de los argentinos se encontraron cadáveres que no tenían señal alguna de heridas, la onda solamente, había bastado para matarlos).

Las dos ametralladoras de cada sección disparaban sin interrupción sobre las posiciones argentinas hasta que cesaran de responder el fuego.

Con las primeras horas del día, los británicos se dieron cuenta de que durante la noche no habían entrado en contacto más que con elementos de cobertura y que por lo tanto las posiciones principales todavía estaban delante de ellos. La *Arrow* había partido en la madrugada, tras algunos problemas con su pieza de 4.5 pulgadas Mk 8. En cuanto a los Harrier, el mal estado del mar les impedía despegar. Además, la fuerza del viento que barría el istmo era tal que los reglajes de artillería eran muy aleatorios. Las granadas argentinas caían continuamente entre las tropas de primera línea y sus depósitos de municiones, por lo que algunos paracaidistas que encontraron en las posiciones capturadas cargadores llenos de munición de 7.62 mm se mostraron muy dichosos de poder utilizarlos en su provecho.

El combate de la compañía A contra estas posiciones bien defendidas se prolongó durante dos horas y media. Los planes de fuego de las ametralladoras argentinas habían sido cuidadosamente establecidos, de manera que cuando los paracaidistas avanzaban para neutralizar una de ellas, caían bajo el fuego de las otras. Resultaba importante para los paracaidistas no dejar que se quebrara el ímpetu del ataque, pues su posición era poco cómoda y las pérdidas iban a agravarse si cesaban su avance.

## La muerte del coronel Jones

El comandante de la compañía A se puso a la cabeza de un pequeño grupo que incluía a su capitán auxiliar, su segundo y algunos hombres. Se lanzó al asalto de la altura, pero tuvo que replegarse bajo un intenso fuego después de haber perdido a sus dos oficiales. Mientras tanto, el coronel Jones había logrado deslizarse hasta un pequeño barranco a la derecha, con una parte del personal de su PM Ops. Fue al asaltar una nueva posición cuando fue alcanzado por el fuego de una ametralladora argentina en la que nadie había reparado.

Las circunstancias exactas de su muerte fueron objeto, en Gran Bretaña, de muchas discusiones después de la campaña. ¿Fue Jones un insensato al exponer así su vida, a riesgo de comprometer toda la operación? ¿Su comportamiento fue heroico y en la más pura tradición del jefe que marcha a la cabeza y comparte todos los riesgos con sus hombres?

Se había puesto al frente para ejercer su mando

## Testimonios de Soldados

*"Una cosa que me deja estupefacto, es oír decir a la gente a propósito de los soldados argentinos que eran reclutas de 17 años, que no sabían luchar. ¿Carecíamos de compasión hacia estos pobres pequeños de 17 años? Quizás. ¡Pero algunos minutos antes de dejarse capturar hacían todo lo posible para hacernos saltar el cerebro! También nosotros teníamos muchachos de 17 años, ¡yo tenía dos en mi sección!*

*Soldado de 1ª clase "Gaz" Beamon.*

*"Todo comenzó en la oscuridad y era preciso mirar bien donde se ponían los pies. Al principio todo estaba OK, después los "argies" comenzaron a dispararnos con cañones y morteros. La compañía D estaba en medio y las bombas caían de todas partes. Cuando un explosivo caía en medio de los muchachos apenas se le prestaba atención. Apenas se lo veía, un destello, un gran "bang" y eso es todo. Si uno se encuentra la piel agujereada, pues bien, ya está. Pero de fósforo las bombas ¡son terribles! Un cohete luminoso, cerca de 200 metros iluminados a giorno y después enseguida cinco o seis granadas. A paso de carrera todo el mundo trataba de huir del punto de impacto"*

*"En el combate cuerpo a cuerpo la reacción es instintiva: 'intenta agarrarme. Tengo que agarrarlo antes'. Cuando se trata de un bunker, demolerlo antes de entrar, después lanzar algunas granadas y utilizar el fusil automático, justo para estar seguro de que no queda dentro más que carne picada".*

*Soldado de 1ª clase Wack Walker.*

*"La segunda noche atravesamos el río vadeando y nos refugiamos en unas trincheras cavadas por los argentinos, dispuestos a suministrar el apoyo de fuego por la mañana temprano. No teníamos ni cigarrilos, ni chocolate, ni equipamiento individual y teníamos que permanecer estirados, porque la trinchera no era profunda. ¡Malo! El frío sobre todo.*

*"Los oficiales de sus fuerzas especiales llevaban boinas verdes con insignias de seda y terciopelo. Levanté la boina de uno de estos muchachos, sólo para ver. En el interior había balas cosidas en el doblez. '¿Qué es ésto?' le pregunté. Me respondió: Esto es para mí. El último cartucho para salvar el honor...'*

*Soldado de 1ª clase Kev Lukowiak.*

*"Donde yo tuve más miedo, como muchos otros, fue en esa pendiente que domina Goose Green. Habían instalado un lanzacohetes sobre un tobogán para niños. Vi la llamarada y el cohete y depués se produjeron explosiones todo alrededor. Me arrastré reculando hasta mi agujero"*

*"Poco después del combate de Goose Green, a fines de mayo, recibí una carta de mi amiga que me decía: 'En un sentido, estos jóvenes argentinos son para compadecer'. Entonces yo volví a pensar en todos esos argentinos que acababa de ver, bien alimentados, con sus chaquetas forradas, con sus buenos zapatos de gruesa suela. Y me dije: ¡Al diablo los argies!".*

*"Yo asistí al incidente de la bandera blanca. Le ocurrió a la 12ª sección, yo era de la 11ª. Comenzábamos a escalar la pendiente cuando la bandera fue izada. El jefe de sección llamó a un sargento y ambos subieron hacia la altura. A medio camino ¡bang!, los argentinos les dispararon. Muertos los dos. Uno de ellos había sido herido en la rodilla, un argentino lo remató con una bala en la cabeza. Lo agarré justo antes de que pudiera ponerse a cubierto".*

*Soldado de 2ª clase "Baz" Graham.*

desde el frente. Después de una breve conversación con la compañía A, había hecho que los morteros dispararan una cortina de humo para cubrir el asalto en terreno descubierto. El viento había dispersado el humo y el PM Ops se encontró muy expuesto. En este caso, la única solución lógica era arremeter contra las ametralladoras.

Todos saben además, que muchas veces un asalto llevado a cabo con vigor puede cambiar la suerte de una batalla. Los supervivientes del grupo de Jones fueron rescatados gracias a la acción de los lanzacohetes de 66 mm, que neutralizaron por un momento los disparos argentinos.

De vuelta al puesto de mando central, el mayor Chris Keeble se encargó de los prisioneros, de los heridos y del reabastecimiento de munición. Allí también estaban bajo el fuego de artillería y las granadas abrían negras grietas en la turba del subsuelo. La noticia de la muerte del coronel llegó bajo la forma de un lacónico mensaje: "Sunray is down" (El jefe ha caído). En ese momento, nadie sabía nada sobre la gravedad de sus heridas, pero el segundo comandante





*El coronel "H" Jones.*

*"H" Jones verifica el cargador de su pistola ametralladora antes de lanzarse al asalto. Una ametralladora camuflada lo matará.*

del batallón conocía la lista de antigüedad enviada antes del desembarco. Le tocaba a él asumir el mando de la unidad si el coronel estaba muerto o herido.

Después de haber recibido el informe del comandante de la batería de 105 mm puesta a su disposición y los de los comandantes de las compañías A y B, Keeble estimó que su flanco derecho era el más expuesto. Ordenó entonces al jefe de la compañía B asumir el mando local hasta que él pudiera trasladarse lo más cerca posible de la línea de contacto. La misma compañía B estaba en una posición delicada clavada al terreno en el extremo de una pendiente que dominaba las pocas casas en ruinas del lugar llamado Roca House. Allí soportaba al mismo tiempo el fuego de armas livianas y bombardeos de artillería de morteros.

Fue al comenzar la tarde cuando la compañía A pudo por fin controlar Darwin Hill. A las 15.10 horas había contado entre los argentinos 18 muertos y 39 heridos, y había hecho 74 prisioneros.

## Cae Boca House

El comandante de la compañía de apoyo hizo entonces desplazar su base de fuego de armas pesadas, incluidos los lanzamisiles antitanque Milan, hacia una posición en la retaguardia de las compañías A y B. La compañía D, reorganizada después del ataque de la noche, se dirigió entonces hacia el frente para prepararse a sobrepasar a la B como había sido inicialmente previsto. Esta última se había instalado detrás de una cresta, al abrigo de los disparos directos.

Mientras que las compañías de combate se redesplegaban para los ataques previstos, el puesto de mando central y los 105 mm de Camilla Creek House sufrieron el ataque de dos Pucará de apoyo aéreo. Antes de ser derribados por disparos de Blowpipe, los dos aviones tuvieron tiempo de destruir el helicóptero Scout que piloteaba el teniente Richard Nunn de los Royal Marines. La pérdida de este aparato ocasionó cierto retraso en las operaciones.

El mayor Keeble desplazó la compañía D al extremo derecho del dispositivo, cerca de Boca House, mientras que las secciones 11ª y 12ª se abrían un camino hacia la base de partida prevista para un asalto noroeste sudeste contra Boca House. Los hombres comprendie-

ron más tarde que la hora H del ataque se había determinado en función de la marea, perfecta demostración de conocimientos tácticos que permitió a los paracaidistas avanzar arrastrándose al abrigo del pequeño desnivel formado en la orilla.

El ataque de Boca House fue apoyado por disparos de misiles antitanque Milan y por un cerrado fuego de ametralladoras. La resistencia de la posición argentina se derrumbó rápidamente y se tomaron de 40 a 50 prisioneros. Una vez en manos de los británicos Darwin Hill y Boca House, el campo de batalla cobró fluidez y los paracaidistas iban a explotar su éxito al máximo.

La compañía A recibió orden de dirigirse más allá de Darwin y de reatrincherarse en Darwin Hill. Más tarde destacaría una sección en refuerzo de la compañía C, la compañía de reconocimiento, durante el paso de esta última en dirección a su nuevo objetivo, el puente situado al norte de Goose Green. Durante esta acción, la compañia D hizo conversión al este y se aproximó discretamente a Goose Green al amparo de algunas cubiertas.

La compañía B, reorganizada en Boca House, recibió la orden de efectuar un movimiento circular más amplio para pasar al sur del aeródromo y apoderarse de las alturas que dominan el poblado hacia el sur. Mientras tanto, la compañía de apoyo se había instalado en una nueva base de fuego, en el rellano de la izquierda de Darwin Hill.

## El incidente de la bandera blanca

Cuando las compañías D y C reforzadas por una sección de la A se aproximaron a Goose Green se entablaron una serie de combates confusos. Un campo de minas forzó a la compañía D a apartarse de su línea de marcha. El peligro fue percibido en el último momento al ver algunas cajas de minas vacías y otros indicios de colocación de minas.

Pero la compañía D tenía otros problemas. Los cañones antiaéreos de 35 mm y de 20 mm argentinos de la defensa del aeródromo, utilizados como armas terrestres, disparaban contra ella. Estos mismos cañones habían derribado dos Harrier en ataques anteriores. Uno de los pilotos había podido ser rescatado, después de haberse deslizado entre los argentinos, tras lo cual esperó tranquilamente el final de los combates de Darwin y Goose Green.

En el momento en que la compañía C llegó a relevar a la A en la cabeza del movimiento hacia el puente, las dos unidades penetraron en una zona de cultivos peli-



*Prisioneros de guerra argentinos recogen los cuerpos de sus compañeros en el campo de aviación de Goose Green. La cifra de 200 muertos dada inicialmente parece exagerada.*

*Prisioneros argentinos delante del cuerpo de uno de sus camaradas, muerto en los combates de Goose Green.*







grosamente despejada. Los paracaidistas le darían el sobrenombre de "la bola de billar". Una formidable barrera de artillería, de granadas de morteros y de proyectiles antiaéreos se abatió repentinamente sobre ellos. El puesto de mando de la compañía C (exploradores) se dejó despedazar en los rellanos avanzados de Darwin Hill.

Es aquí que se sitúa el incidente denominado de la "bandera blanca". Durante el ataque de las posiciones frente a la escuela, el teniente Jim Barry de la compañía D vio una bandera blanca que ondeaba sobre las trincheras argentinas. Se dirigió entonces hacia el frente para recibir la rendición de los defensores argentinos. Según el testimonio del periodista Robert Fox, quien estaba presente, una ametralladora abrió fuego desde la derecha en las líneas británicas. Otra le respondió desde el campo argentino y el teniente Barry y los dos suboficiales que lo acompañaban murieron.

Según Fox, "los testigos de la escena no tuvieron la impresión de una traición deliberada, con una bandera blanca utilizada como cebo". Barry y sus dos compañeros no fueron los únicos que perdieron la vida en este conflicto por haber intentado evitar las efusiones de sangre persuadiendo al adversario de que se rindiera.

Las compañías C y D lanzaron un asalto combinado que culminó con la destrucción del edificio de la escuela bajo los disparos de los M-79, de las granadas y de los disparos de ametralladoras livianas. Fue así que, con la alegría de los niños del lugar, la escuela ardió, relataron más tarde los hombres de la sección de exploradores de la compañía C. La toma del edificio fue llevada a cabo por 14 hombres al mando del suboficial Greenhalgh.



El efectivo de los defensores argentinos era del orden de tres secciones. No se sabe cuántos de ellos murieron durante los combates y en el incendio que siguió.

Hacia el final del asalto contra la escuela la compañía D fue atacada por dos A4 Skyhawk y después por dos Pucará: con cohetes por los primeros y con napalm por los segundos.

Un Pucará se estrelló en tierra, con un ala arrancada por un misil Blowpipe disparado por un marine. Su piloto murió. El otro fue derribado por disparos de armas livianas y su piloto saltó en paracaídas para posteriormente ser capturado.

A las 19.25 horas, una patrulla de tres Harrier GR3 de la RAF atacó las posiciones argentinas con bombas de fragmentación BL755 y con fuego de cañón. Un cañón antiaéreo Oerlikon de 35 mm de los argentinos fue así silenciado en el extremo de Goose Green, del lado del mar.

A las 20.10 horas, a la caída de la noche, un Chinook y seis helicópteros UH1B (Huey) argentinos fueron localizados mientras desembarcaban refuerzos a unos 800 metros de Goose Green. Se solicitó enseguida una concentración de artillería y la compañía B se dirigió a actuar como tapón.

Los paracaidistas se preparaban para una tercera noche sin dormir. Una de sus patrullas visitó Darwin por la noche, para conocer por boca de Brook Hardcastle, el administrador local, que 114 súbditos ingleses estaban encerrados en la casa comunal de Goose Green. El mayor Keeble, que había decidido pedir a la artillería que bombardeara Goose Green para evitar las pérdidas que inevitablemente acarrean los combates callejeros, modificó entonces sus planes.

Keeble había pedido a la brigada un refuerzo de 2.000 disparos de 105 mm, tres cañones y seis morteros de 81 mm. El general de brigada Julien Thompson le envió la compañía J del 42° Comando y le dio la orden de detenerse para reorganizar su dispositivo. A la caída de la noche, la tripulación formada por el capitán John Greenhalgh del Army Air Corps (cuerpo de aviación de ejército) y por el sargento Kalisnky evacuó a los heridos en helicóptero y llevó algunas provisiones.

Esta tripulación había sido realmente adoptada por el batallón en el curso de la travesía, pero se habían separado después del desembarco. Al conocer los "problemas" de Keeble, Greenhalgh se puso inmediatamente a su disposición, aunque su aparato no estaba preparado para misiones nocturnas. En general todos los pilotos de helicóptero fueron motivo de admiración a lo largo de toda la guerra, al aceptar volar en condiciones meteorológicas y operacionales peligrosas. Más de una vida fue salvada por una evacuación in extremis.

## Ambiente de otro siglo

Comprendiendo que era necesario tratar la evacuación de la población civil, el mayor Keeble pidió al general Thompson la autorización para tomar contacto con la guarnición de Goose Green para negociar a la mañana siguiente. Este contacto se hizo por intermedio de dos radioaficionados, Allan Miller, encargado de una granja en San Carlos, y Eric Foss, jefe de ganadería de Goose Green. El general de brigada confirmó a los argentinos la visita de una delegación por la ma-

*La fosa común: Más tarde los cuerpo de los argentinos fueron exhumados y enterrados en el cementerio de Darwin.*

*Los paracaidistas británicos entierran a sus muertos. Sufrieron 17 muertos y 35 heridos. La mayoría de los muertos eran oficiales y suboficiales.*



ñana.

Se propuso al comandante argentino la siguiente alternativa: rendirse o aceptar las consecuencias de un rechazo, pero después de haber liberado a los civiles. La negociación se desarrolló en un ambiente de otro siglo: dos suboficiales argentinos prisioneros fueron designados para avanzar bajo la protección de la bandera blanca. Evidentemente no parecían encantados con su misión, particularmente cuando se les dijo que si no volvían se consideraría que el adversario había decidido batirse hasta el final.

De retorno al amanecer, los dos suboficiales parlamentarios anunciaron que la guarnición aceptaba el principio de las negociaciones. En torno del mayor Keeble se constituyó un pequeño grupo, que comprendía al mayor Rice, comandante de batería, el mayor Héctor Gullan, oficial de enlace de la brigada, el capitán Rod Bell, quien sirvió de intérprete y el cabo Shaw, operador de radio. El jefe de batallón interino había solicitado además la participación de los dos periodistas, en calidad de testigos civiles. Todos se sacaron los cascos y los correajes para parecer lo menos "guerreros" posible.

## La hora del té

Las tratativas comenzaron en una barraca de chapa ondulada en el aeródromo. Del lado argentino estaban representadas las tres fuerzas. Un oficial de la Armada acompañaba al comandante de la plaza, el vicecomodoro de la Fuerza Aérea Wilson Dosier Pedrozo. El Ejército estaba representado por el teniente coronel Italo Poggi.

La discusión concluyó con la aceptación de la rendición. El vicecomodoro se dirigió por última vez a sus hombres, formados en cuadro, los que antes de romper filas dejaron sus cascos, sus correajes y sus armas. En esta última revista participaban unos 250 hombres de la aviación. Los efectivos del ejército y de las fuerzas especiales llegaban a la importancia de un batallón, como habían anticipado los oficiales de información. La revista concluyó con el Himno Nacional argentino.

La reconquista de Goose Green iba a terminar con una nota típicamente británica: los 114 civiles encerrados en el gran salón de la alcaldía desde el 1 de mayo, fecha del primer ataque de los Harrier, ofrecieron un té a sus liberadores en las tradicionales tazas del Matrimonio Real, con galletas y pasteles.

El 2° de Paracaidistas contó entre sus filas 18 muertos, incluido el teniente Nunn de los Marines, y 35 heridos. Del lado argentino las pérdidas declaradas en principio se elevaban a 250 muertos y 150 heridos. Pero según un testigo ocular británico que entendía perfectamente el español, habría habido una confusión en las cifras. El mayor Frontera, segundo comandante del Regimiento 12, y el vicecomodoro Costa habrían hablado, de hecho, de 250 "faltantes".

El entierro de los muertos argentinos fue lúgubre, con el agua que anegó hasta la mitad la fosa común. Ciertamente no había 250 cuerpos.

# A LA HORA DE PONERSE LAS BOTAS



**Mucho se ha discutido, casi siempre sin referencias, sobre la calidad del vestuario de ambos contendientes en la Guerra de las Malvinas. Este informe, de la misma fuente británica que el resto de los materiales que componen este primer volumen, aporta un lado válido de la cuestión. Los soldados ingleses se quejan de las botas que tuvieron que usar. Y según su testimonio, preferían las argentinas...**

El Ejército británico presta mucha atención a la comodidad de sus tropas. El Departamento de Investigación y Desarrollo de Suministros y Vestimentas de Cheltenham dedica sus considerables recursos al diseño de equipos para el personal que deben dar las mayores satisfacciones, a condición de que sean utilizados en las condiciones previstas.

Este esfuerzo no se hace por razones de benevolencia, sino por el hecho reconocido de que el ser humano sólo puede actuar con eficacia dentro de un estrecho margen de condiciones. Cuando estamos en reposo nos sentimos confortables con una temperatura corporal de 37 grados. Con unos cuantos grados más sentimos calor y a los 47 nos invade el sopor. A unos pocos grados por debajo de 37 sentimos frío y a los 27 nos debilitamos. El esfuerzo físico hace descender el margen de temperatura en que nos sentimos confortables, mientras que el sueño hace que se eleve. El viento, la humedad, la alimentación, el estado de ánimo –esos y varios factores más– necesitan ser tenidos en cuenta cuando se trata de hacer que el soldado se sienta lo más cómodo posible, de manera que pueda concentrarse mejor en su tarea.

No cabe duda de que el equipo personal llevado por las tropas ingless –con una notable excepción– contribuyó significativamente al éxito de la campaña en el Atlántico Sur. Sin desmedro del valor y la destreza demostrados por los hombres, su capacidad para mantener un alto nivel combativo bajo severas condiciones climáticas y frente a condiciones del terreno a menudo espantosas, se debió en parte a la excelencia de su equipo. La excepción fueron las botas del ejército.

## La bota SDM

La bota de suela directamente moldeada (SDM) falló desastrosamente. Dejaba filtrar el agua por los agujeros para pasar los cordones y este defecto se agravó por la suela impermeable. El cuero –que es poroso– es el único material que permite alguna ventilación de los pies, de manera tal que la humedad, causada por el sudor y el agua, tiene alguna posibilidad de secarse. Si toda la bota es de cuero y no sólo la parte superior, la capacidad de ventilación mejora significativamente.

Otro defecto que se manifestó ocasionalmente durante el conflicto de las Malvinas –potencialmente tan serio como el otro– fue que la suela de la SDM se despegaba de la parte superior.

¿Pero, por qué los pies húmedos habrían de ser un problema tan serio? Las Malvinas son pantanosas, más pantanosas que cualquier terreno en el que haya luchado el ejército británico en toda su historia. El nivel de humedad es elevado, el terreno uniformemente blando, tanto que los hombres se hundían hasta los tobillos. Sus pies estaban continuamente húmedos.

## Pie de trinchera

Los pies continuamente húmedos originan el pie de trinchera, una afección extremadamente desagradable



y peligrosa. Si no se la trata, el dolor se vuelve rápidamente insoportable y caminar imposible. Alrededor de 40 hombres quedaron fuera de combate por esta afección y cuando las fuerzas terrestres llegaron a Stanley probablemente la mitad de sus efectivos sufrían de pie de trinchera en diversos grados.

La bota SMD fue introducida en 1960, en reemplazo del antiguo calzado. Entre las muchas razones para el cambio figuraba la necesidad de una suela más flexible que las de las botas de cuero enterizo. Los soldados británicos descubrieron muy pronto que el nuevo calzado ponía los pies húmedos, más que el anterior. Ante las críticas, se diseñó otra bota. Luego de siete años de desarrollo los primeros 126.000 pares fueron entregados al ejército, bastante irónicamente, en enero de 1982, lo bastante pronto como para la guerra de las Malvinas, pero no lo suficiente como para su distribución a las unidades.

El nuevo modelo tiene caña alta. La suela es la SDM, pero por lo menos la lengua se encuentra sellada dentro de la bota, de manera que el agua no puede filtrarse. Sus costados altos disminuyen la posibilidad de que entre el agua cuando se transita por terreno pantanoso.

Si los hombres que lucharon en las Malvinas hubiesen tenido la bota nueva, el pie de trinchera hubiese sido un riesgo insignificante, en vez de una amenaza potencialmente desastroza para toda la campaña terrestre.

## Materiales

En Gran Bretaña hay numerosas empresas que fabrican equipos militares siguiendo las especificaciones del Ministerio de Defensa. Algunas como la CQC de Barnstaple prácticamente no hace otra cosa. Esa compañía trabajó día y noche durante la preparación y toda



la guerra de las Malvinas para mantener equipadas a nuestras fuerzas. Pero las especificaciones son tan detalladas y exactas, que sin controlar el número de contrato es imposible decir qué firma elaboró un determinado producto. El material, formas y métodos de fabricación están prescriptos hasta la última costura.

Se producen varios tipos y marcas de arneses y correajes, incluso el bien conocido Modelo 1958. Este equipo es fácil de adaptar para tantas funciones como requiera el usuario. Puede utilizarse, por ejemplo, con o sin marco para la mochila, con un solo bolso o con varios. Tiene previstos enganches para diversas piezas del equipo, incluyendo herramientas para cavar y puede colocarse o quitarse en unos segundos.

Su defecto es que está hecho en algodón y en consecuencia absorbe el agua, lo que lo hace más pesado cuando está húmedo. Se han ensayado arneses de fibra sintética, pero aunque son mucho más ligeros, no absorbentes y a prueba de moho, resultan también "resbalosos"; las hebillas se abren cuando se las somete a un esfuerzo, mientras que las tiras de los hombros y el cinturón se mueven en torno de quien lo porta. Serán necesarios más trabajos de investigación para combinar las cualidades antideslizantes del Modelo 1958 con la ligereza y resistencia del tejido sintético.



Por otro lado el poncho demostró ser tan útil como siempre. El concepto no es nuevo en absoluto, pero la prenda en sí misma ha sido radicalmente mejorada durante los últimos años. Es de nylon recubierto de poliuretano, liviano y totalmente impermeable.

La prenda principal –usada usualmente en las Falklands para hacer un vivac al instante– es una sola pieza de tela sin costuras. La capucha adosada en el centro es lo suficientemente amplia como para cubrir cualquier tipo de casco.

Broches de presión ubicados en los bordes reforzados sirven para varios propósitos. Además de cerrar la prenda a ambos lados de quien la viste, los broches de un poncho pueden insertarse en los de otro para combinar varios en una sola superficie amplia, que puede ser utilizada para cubrir el suelo o como techo. El poncho puede asimismo sujetarse del lado de los pies de una bolsa de dormir, que también tiene broches de presión. Colocado de esta manera y apoyada la parte de la cabeza en un soporte apropiado, el poncho puede formar un refugio muy eficiente contra el viento, la lluvia y, hasta cierto punto, el frío. Un método alternativo bastante difundido es levantarlo por medio de una cuerda elástica con ganchos tomados en un jeep o en un arbusto. El otro extremo es clavado en el suelo con soportes de tienda de campaña.

La falta de sueño fue citado como un importante factor en el colapso de las fuerzas argentinas. Al carecer de posiciones preparadas de antemano, las fuerzas británicas confiaron esencialmente en sus bolsas de dormir, que iban desde el modelo ártico (muy apreciado por todas las fuerzas de la OTAN), hasta las de la marina, que son compactos equipos diseñados para reemplazar a las sábanas y mantas a bordo de los buques.

La bolsa de dormir de combate y de servicios generales tiene una cubierta interna y externa unida por paredes divisoras. Las cavidades que se forman así están rellenas con una mezcla al 50 por ciento de

plumón y plumas naturales. Las cavidades evitan que pierda relleno.

Aun cuando la bolsa haya permanecido enrollada durante semanas, el plumón y las plumas recobran inmediatamente su posición cuando es abierta para usarla. Como está hecha con materiales que no son sintéticos, la bolsa puede lavarse con métodos convencionales.

La bolsa de combate pesa 1.3 kilos, se despliega rápidamente, tiene un cierre de cremallera todo alrededor y la parte inferior es totalmente impermeable y se extiende hasta la cabeza para formar una capucha.

## Temperaturas bajo cero

La bolsa de dormir ártica es similar, pero impermeable en sus extremos y abajo. También tiene más relleno aislante de plumón y plumas. Pesa 2.2 kilos, pero ha sido considerada como más adecuada para las temperaturas bajo cero. Cuando se duerme sobre nieve o hielo es mejor usar debajo una estera. Está hecha de polietileno expandido para darle un alto grado de capacidad de aislación.

En cuanto a bolsos, mochilas y cajas, recientes experiencias han demostrado que los bolsones de tela que deben ser cargados por los hombres tienen que diseñarse específicamente de acuerdo con las necesidades. Un bolso que no es lo suficientemente amplio como para poner todo lo que un hombre necesita es tan inútil como una caja demasiado grande, en la cual el contenido se desliza continuamente, no importa lo bien que se lo acomode. Ha habido algunas quejas sobre mochilas que no se adaptan bien al cuerpo.

De la misma manera, los materiales en uso van desde el tejido de algodón convencional hasta productos sintéticos que pueden ser extralivianos, impermeables y a prueba de moho. La mochila de servicios generales (SG), completa con su arnés, por ejemplo, pesa tan sólo medio kilo.

La mochila del S.A.S. demostró una vez más ser de excelente diseño. Amplia, liviana y resistente les da a las fuerzas aerotransportadas la versatilidad que requieren sin restringir su libertad de movimientos.

Una queja respecto de los materiales sintéticos es que son "ruidosos". Cuando dos prendas de nylon se rozan entre sí producen un sonido característico, lo último que desea un soldado cuando avanza hacia el enemigo por la noche. Pero en este terreno también se están haciendo progresos.

Pese a algunos defectos, los materiales modernos ofrecen significativas ventajas en lo que hace a equipos militares. No hay duda de que hay que desarrollarlos más en ciertas áreas, pero también está claro que los progresos que se han hecho hasta ahora –botas aparte– hacen de las tropas británicas la envidia de la mayor parte del mundo.





# Royal Army Medical Corps



*Los médicos militares que partieron hacia la guerra de las Malvinas pertenecían a un cuerpo de tradiciones a menudo más antiguas que las de las unidades de las que curaban heridos. Pero si la conjunción de la medicina y del estado militar se remonta en Inglaterra al siglo XVII, fue en una época reciente cuando los medios de tratamiento y evacuación de los heridos adquirieron cierta eficacia.*

*Indiscutiblemente, el personal de los centros quirúrgicos de campaña del Royal Army Medical Corps (Cuerpo Médico del Ejército) y sus homólogos de la marina que lucharon en las Malvinas para salvar vidas humanas en plena zona de combate, dieron prueba de una eficacia ejemplar. He aquí las cifras: sobre 650 heridos tratados, hubo tres muertes en total; 318 operaciones quirúrgicas fueron efectuadas en los hospitales de campaña donde la improvisación era por necesidad la regla. Ejemplos: un generador de frecuencia utilizado para aliviar el dolor por electro-acupuntura; sangre en sachets de plástico calentados al "baño María" en una vieja lata de conservas.*

*No todo era improvisado, por supuesto. Un régimen especial que combinaba períodos de sueño y la ingestión de ciertos medicamentos permitía a los pilotos de los aparatos del servicio médico volar hasta 100 horas en 15 días –el doble del máximo normal– y aguantar durante las rotaciones de 30 horas de vuelo ida y vuelta entre las Malvinas y la isla de Ascensión. A la luz de la experiencia de las campañas precedentes, los cirujanos ponían apósitos livianos sobre las heridas, dejándolas abiertas cuatro o cinco días para poder eliminar fácilmente las carnes muertas y residuos de infección que se manifestaran después de la primera intervención.*

*El ancestro del RAMC se remonta a 1660, fecha en la que cirujanos fueron destinados a todos los regimientos británicos, bajo la autoridad de un Inspector General de Hospitales. Después de la guerra de Crimea, que vio el derrumbamiento de los servicios médicos y hospitalarios y de su intendencia, la organización actual comenzó a tomar forma. El Medical Staff Corps (Cuerpo de Médicos Militares) fue creado en 1855 y el Army Hospital Corps comenzó a formar enfermeras en 1875.*

*Durante las dos guerras mundiales la acción de los servicios médicos fue tanto prevenir la enfermedad como curar a los heridos. Durante la Segunda Guerra sólo el RAMC perdió 6.873 oficiales y tropa. La Segunda Guerra Mundial lo vio participar en todas las acciones donde los combatientes británicos estaban comprometidos y ganar los flancos de las posiciones de combate, muy a menudo al extremo de un paracaídas o a bordo de una embarcación de asalto. Esta guerra vio también aparecer y generalizarse la transfusión de sangre y, a partir de 1943, el empleo de la penicilina.*

*Los servicios médicos actuales comprenden, además del RAMC, el Royal Army Dental Corps (Servicio Odontológico) y el QARANC, organización propia de la enfermería. En tiempo de paz, la mayoría del personal sirve en los hospitales militares. En caso de guerra, se unen a las unidades médicas de primera línea. Todos, oficiales o no, reciben instrucción de combatiente y son entrenados en la evacuación sanitaria por helicóptero o vehículos tácticos especializados del tipo de la ambulancia blindada Samaritan.*




*Médico militar (mayor) del Royal Army Medical Corps, destinado a los paracaidistas en el centro médico de Ajax Bay. Este médico lleva un grueso pullover de lana color verde oliva, con las insignias de grado (en negro esfumado) en las charreteras y la insignia de paracaidista en su hombro derecho.*

# Una hazaña en el Monte Kent

*Al lado:* Después de los hombres del SAS y del SBS, los primeros en divisar Puerto Argentino fueron los comandos de la compañía K del 42° Comando, que se habían instalado en la cresta del Monte Kent en la noche del 31 de mayo, después de un transporte en helicóptero de noche sensacional. Justo detrás de ellos llegaron los hombres de la 79ª batería del 29º regimiento de artillería de los comandos.

El 1° de junio los primeros obuses de la artillería británica explotaban en las inmediaciones de Puerto Argentino. Una batería asignada al 42° Comando acababa de abrir fuego desde una posición en contrapendiente, sobre el Monte Kent. Ese fue un momento de alegría para los ingleses. Menos de una semana después del desembarco de San Carlos una formación importante se encontraba literalmente a tiro de cañón del objetivo final. ¿Cómo había llegado hasta esa posición dominante? Fue uno de los episodios más importantes de la campaña, aun cuando fueron sobre todo Goose Green (Pradera del Ganso) y la pérdida de las grandes unidades de la flota británica los que acapararon en esa época los mayores encabezados de la prensa mundial.



Es necesario volver al 25 de mayo, fecha en la cual el general Julian Thompson recibió la orden de abrir la cabeza de playa de San Carlos. A disgusto, dispuso que el 2° de Paracaidistas marchara hacia Goose Green, y que el 3° de Paracaidistas y el 45° Comando se dirigieran hacia el Oeste, hacia Douglas y Teal Inlet. Se había confiado al 40° Comando la defensa de la cabeza de playa, en caso de contraofensiva del enemigo. En cuanto al 42° Comando no había más que una solución: marchar hacia el suroeste, en dirección a Puerto Argentino.

Fue una suerte para los hombres del 42° que el SAS hubiera tenido la idea de establecer una base avanzada de patrullas sobre el Monte Kent, desde donde había lanzado un cierto número de incursiones. El 27 de mayo esa altura estaba más o menos bajo control de los hombres del SAS. Otro golpe de suerte para ellos fue que el Regimiento 12 de Infantería argentino acababa de ser transportado en helicópteros, como refuerzo, a Goose Green. Para el 2° de Paracaidistas, por supuesto, eso caía mal. Pero para el 42°, en todo caso, la ocasión era única para tomar la iniciativa y dar un gran salto hacia adelante, con la posibilidad, como recompensa, de apoderarse de las alturas al Oeste de Stanley.



*Encima:* Las pequeñas minas antipersonal de este tipo causaron numerosas víctimas. Fue necesario desenterrarlas una a una.

No obstante, un gran problema se planteaba para esa unidad: ¿Cómo llevar 500 hombres tan lejos y de una sola vez? Una solución era por aire pero, ¿con qué? Del lado inglés, y a lo largo de todo el conflicto, el helicóptero fue el medio de transporte más apreciado, pero no había bastantes; todos estaban asignados de lleno al reabastecimiento y a la evacuación de heridos. Durante dos días, el PM (Puesto de Mando) de la brigada se dedicó a hacer cuentas: 500 hombres a transportar, a 27 hombres por cada Sea King (sobrecargados), ¡implicaba veinte rotaciones! Además, había que acarrear cañones, morteros, víveres, unidades de fuego de reserva, misiles "Milan" con dotación complementaria, etc.

Al fin de cuentas, se tomó la decisión de transportar por helicóptero a la Compañía K del 42° Comando a la cima del Monte Kent, en la noche del 30 de mayo. La operación tuvo que ser postergada para la noche siguiente debido a una espesa niebla acompañada de escarcha. Pero fue un éxito. Los coroneles Nick Vaux, del 42°, Mike Ross, de los SAS y el resto de la Compañía K, se amontonaron en dos helicópteros y fueron depositados en la misma cresta. Dos horas después, el único "Chinook" de la RAF que se pudo conseguir descargaba allí un cañón de 105 mm con 300 obuses. La cumbre quedó de ahí en más ocupada por los británicos. No les restaba sino esperar refuerzos, o una avalancha de obuses argentinos, o un contrataque.

## Jugando al rango

Pero fueron los refuerzos los que llegaron primero. En la noche del 1° de junio, el teniente coronel Simon Thornewill volvió con sus Sea King para dejar sobre el Monte Kent al resto de los comandos. Con ayuda de visores especiales para vuelo nocturno los pilotos efectuaron un verdadero juego del rango, saltando por encima de las turberas de la "Tierra de Nadie" que constituía el centro de la isla. Les fue necesario hacer varias "rotaciones" o viajes redondos, sin sobrepasar nunca una altura de 5 a 6 metros por encima de los obstáculos, para transportar al regimiento hasta la zona de aterrizaje preparada en la contrapendiente, al abrigo de la observación desde Puerto Argentino y de la artillería pesada argentina.

Al 42° le faltaba la Compañía J, formada por elementos dispares y, particularmente, por veteranos del Destacamento 8901, que constituía en tiempos normales la guarnición de Puerto Argentino. Fue probablemente en razón de su conocimiento de la isla por lo que habían sido destacados, en apoyo del 2° de Paracaidistas, en Goose Green, por pedido expreso del mayor Chris Keeble, su comandante interino. Había necesidad de refuerzos para atacar al amanecer del 29 de mayo, y la Compañía J había sido helitransportada el 28. Pero el ataque no tuvo lugar por haberse rendido los argentinos, entretanto.

Los días que siguieron fueron penosos para el 42° Comando. De hecho, el peligro principal no venía del enemigo, sino del mal tiempo. Los hombres estaban, sin duda, bien entrenados para el combate en regiones polares y en las técnicas de supervivencia en un medio ambiente peligroso. Pero iban a tener necesidad de todos sus conocimientos teóricos y prácticos al encon-

*Debajo: Mientras que los 42° Comandos consolidaban su posición en el Monte Kent, se transportó por helicóptero la mayor cantidad posible de cañones, morteros y municiones. Las posiciones de tiro fueron distribuidas en la contrapendiente, en espera de la llegada en refuerzo del 45° y del 4° de Paracaidistas.*

trarse acurrucados detrás de la cresta, tiritando de frío.

Por extraño que pueda parecer, un frío intenso es un factor de confort si hay nieve en el suelo. Pero cuando la temperatura oscila alrededor de cero grado la nieve se hace pesada, los hombres se mojan y el gran peligro es la humedad. Bien seco, un hombre abrigado del viento, metido en su bolsa de dormir, es capaz de resistir el frío, al aire libre, casi indefinidamente. Mojado, no lo puede hacer por mucho tiempo.

En esas condiciones, cada elemento del equipo tiene su importancia: las botas de goma revestidas en su interior con forro de plástico para mantener los pies secos, y los cubrecalzados de caucho del equipo de protección NBC (contra las radiaciones nucleares, los agentes bacteriológicos y químicos). Los uniformes impermeables fueron usados en forma permanente, y los refugios se protegieron con ponchos y alfombras especiales.

Además, las patrullas eran muy frecuentes porque jugaban un papel esencial en la recolección de informaciones. A menudo eran simples reconocimientos, en los que algunos hombres se deslizaban aprovechando los accidentes del terreno para observar las posiciones del enemigo y localizar obstáculos. Pero hubo también patrullas de combate.

## El 42° Comando se extiende como una mancha de aceite

Las incursiones eran siempre una prueba para los nervios, ya se tratara de tender una emboscada a argentinos imprudentes como de atacar una posición débilmente defendida. El objeto era desgastar al adversario





y, si era posible, recabar informaciones sobre sus puntos fuertes o débiles, sus posiciones, sus efectivos y su potencia de fuego. Inevitablemente, hubo pérdidas. Era también necesario que alguno se dedicara a localizar los campos de minas. Debe destacarse la bravura de los zapadores y de los ingenieros de asalto británicos, que abrieron pasos en los campos minados. Las informaciones que aportaron, por otra parte, fueron de importancia vital en el desarrollo de los acontecimientos.

Con su base de operaciones bien establecida en el Monte Kent, el 42° Comando se extendió como una mancha de aceite por las crestas vecinas. Al Suroeste fueron ocupados el Monte Challenger, después el Monte Wall y, más importante todavía, la punta de Bluff Cove que, al Oeste Kent, domina toda la planicie alrededor de Estancia House. Fue allí donde el 1° de junio, después de una marcha épica, el 3° de Paracaidistas debía establecer su PM y su base de patrullas. Tres días más tarde, el 4 de junio, los hombres del 42° Comando iban a reunirse con los del 45°, que tenían los pies aún más doloridos.

Una vez emplazados esos tres batallones alrededor del Monte Kent, las vías de aproximación por el Oeste a las defensas de Menéndez en torno de Puerto Argentino estaban aseguradas. Julián Thompson y su 3ª Brigada de Comandos controlaban, de ahí en adelante, todo el Norte y el Noroeste de la isla.

El transporte por helicópteros del 42° Comando había sido un golpe de audacia. Esa fue, sin duda, una de las acciones más importantes del conflicto, aunque todavía no haya sido apreciada en su justo valor.

***Debajo:*** *Las condiciones meteorológicas eran espantosas, y les fue necesario a los hombres del 42° Comando aplicar todo su saber en materia de supervivencia en clima polar para no dejarse abatir. Para los artilleros, la vida era todavía más difícil.*

*Imposible enterrar profundamente los cañones, porque a cada disparo efectuado se hundían un poco más en la turba del suelo.*





# Refuerzo británico: la 5ª Brigada

El 1° de junio, las fuerzas británicas desembarcadas en la Malvina del Este recibieron el refuerzo que esperaban: la 5ª Brigada de Infantería embarcada en Inglaterra en el *Queen Elizabeth II* acababa de llegar a San Carlos sin incidentes. El almirante Fieldhouse, jefe de Operaciones de la Fuerza de Tareas en el Atlántico Sur, no podía permitirse aventurar un objetivo de preferencia como el *QE-II* en aguas demasiado peligrosas, y especialmente en el interior de la Zona de Exclusión Total.

También desde su llegada a las Georgias del Sur, el 27 de mayo, la Brigada había sido transferida al *Canberra* y al *Norland* mediante el empleo de la flotilla de barreminas, en un operativo que duró dos días. La 5ª Brigada entró en San Carlos el 31 de mayo. La primera unidad, desembarcada al día siguiente, fue el Primer Batallón del 7° de Gurkhas, seguido por el 2° Batallón de los Scots Guards (Guardias Escoceses) y el 1° de Welsh Guards (Guardias Galeses), todos del *Canberra*.

En tierra, la situación táctica era relativamente simple: al Norte, el 45° Comando y el 3° de Paracaidistas acababan de terminar su "carrera de fondo" de 80 kilómetros y de tomar, el 30 de mayo, el control de Douglas de Teal Inlet. Al Sur, el 2° de Paracaidistas se había distinguido en Goose Green al eliminar la amenaza argentina en ese sector. El 42° Comando, aprovechando todo el potencial disponible en materia de helicópteros, se había apoderado de los montes Kent y Challenger en el área cercana inmediatamente al oeste de Puerto Argentino.

El general Jeremy Moore había tomado, además, el





mando del conjunto de fuerzas terrestres, asumido hasta entonces por el general Julian Thompson, y preparaba el asalto final a la ciudad.

## Triple amenaza sobre Puerto Argentino

Moore informó de su misión al general Wilson, comandante de la 5ª Brigada: se trataba de tomar el control de la ruta de acceso a la capital por el Sur. Para esa operación, el 2° de Paracaidistas sería colocado bajo su mando. El batallón estaba, en efecto, en una fase de selección de prisioneros y de recuento de sus efectivos en Goose Green. La 3ª Brigada de Comandos de Thompson aseguraría la cobertura de las aproximaciones Centro y Norte. Para los argentinos, eso implicaba una triple amenaza que convergía sobre Puerto Argentino.

Durante ese tiempo, el nuevo "patrón" del 2° de Paracaidistas, teniente coronel David Chaundler, había sido lanzado en paracaídas desde un C-130, el 2 de junio, sobre Goose Green, para relevar al mayor Chris Keeble y el general Wilson había dado orden a los gurkhas de mantenerse preparados para relevar a esa unidad.

El 3 de junio la situación evolucionó de manera espectacular: la población local de Darwin hizo saber al 2° de Paracaidistas que la línea telefónica civil que corre de Swan Inlet House, 25 kilómetros al Este de Darwin, a Fitzroy, 30 kilómetros más lejos en dirección a Puerto Argentino, estaba aparentemente intacta. Wilson ordenó inmediatamente al 2° de Paracaidistas que enviara una patrulla helitransportada para verificar la información. La Compañía B fue la encargada de hacerlo. A su llegada a Swan Inlet House, el jefe de la patrulla pudo comunicar a Fitzroy Settlement que ni Fitzroy, ni Bluff Cove al Norte, del otro lado de Puerto Fitzroy, estaban ocupados por los argentinos.

## Objetivos: Fitzroy y Bluff Cove

La patrulla de la Compañía B volvió a Darwin para llevar esa información al general Wilson, quien vio que allí había una buena ocasión para tomar la iniciativa. El 2° de Paracaidistas acababa de ser relevado por el 7° de Gurkhas y se le dio la orden de desplegarse en Fitzroy y Bluff Cove, orden más fácil de dar que de ejecutar, por supuesto, ya que una vez más se planteaba el problema de los medios de transporte.

Al haber conseguido los argentinos hundir al *Atlantic Conveyor* el 25 de mayo, el parque de helicópteros pesados había quedado reducido a un solo "Chinook", empleado a plena dedicación para llevar a los prisioneros argentinos desde Goose Green. Wilson lo hizo requisar inmediatamente en provecho del 2° de Paracaidistas, pero ni el PM del general Moore ni la 3ª Brigada habían sido puestos al corriente.

Consecuencia lógica: cuando la 1ª Compañía del 2° de Paracaidistas aterrizó en Bluff Cove tras el primer vuelo, los infantes de Marina del Mountain and Arctic Warfare Cadre (unidad especializada de combate en regiones montañosas o polares) que ocupaban puestos de observación delante de las líneas de la 3ª Brigada, tomaron el helicóptero por un aparato enemigo. Estaban atacándolo cuando, a último momento, alguno comprobó que los soldados que saltaban de él llevaban uniformes británicos. Había faltado poco, pero el yerro era excusable, por otra parte, porque los argentinos también disponían de helicópteros "Chinook".

## Falta de helicópteros

La Compañía B ocupó Fitzroy y el resto del batallón tomó posiciones alrededor de Bluff Cove. Todo el dispositivo estuvo en su lugar en la tarde del 3 de junio, y los hombres muy contentos de poder instalarse en los galpones de esquila de ovejas.

Era una satisfacción particularmente notable entre los del 2° de Paracaidistas, que hallaban por fin un techo y la oportunidad de secar sus uniformes en la relativa tibieza de esos galpones. En la precipitación de la orden de marcha, esas unidades habían partido con equipo y provisiones reducidos. La falta de helicópteros hacía difícil, además, el menor reabastecimiento. Afortunadamente, los insulares se mostraron muy dispuestos a cooperar, según la opinión de sus libertadores, y el cordero figuró en el menú durante varios días.

Faltaba llegar el resto de la brigada. Pero la falta de helicópteros pesados y el muy mal tiempo que reinó de allí en adelante impidieron todo transporte aéreo. Los Welsh Guards hicieron una tentativa de desplazamiento a pie, pero fue necesario llamarlos de vuelta al cabo de 12 horas, tanto por lo penoso de la marcha como por las incesantes averías de sus "Snowcats" (tractores especiales para nieve).

La única solución era la vía marítima. Se llamó a los buques de asalto *Fearless* e *Intrepid*. Entre tanto, el oficial de Operaciones de los Scots Guards y el comandante de los Welsh Guards se hicieron transportar en helicóptero a Bluff Cove y Fitzroy para efectuar un enlace con el 2° de Paracaidistas, el 4 de junio. El plan establecido preveía el embarque de los Scots Guards en el *Intrepid* en la noche del 5 al 6 de junio; los Welsh Guards y los elementos de apoyo de la Brigada les seguirían, a bordo del *Fearless*, la noche siguiente. El 7° de Gurkhas se reuniría con ellos

Por prudencia, se decidió que los buques de asalto no se aventurarían más al Este de Lively Island, a la entrada de la bahía de Choiseul, debido a la posible existencia de baterías de misiles Exocet en tierra.

## El 2° de Paracaidistas en buena posición

El 5 de junio, un nuevo movimiento dio a la 5ª Brigada, y más particularmente al 2° de Paracaidistas, un poco más de confort y seguridad; la Compañía J del 42° Comando terminaba, en efecto, de ser transportada en helicóptero a una posición al Sureste del Monte Challenger.

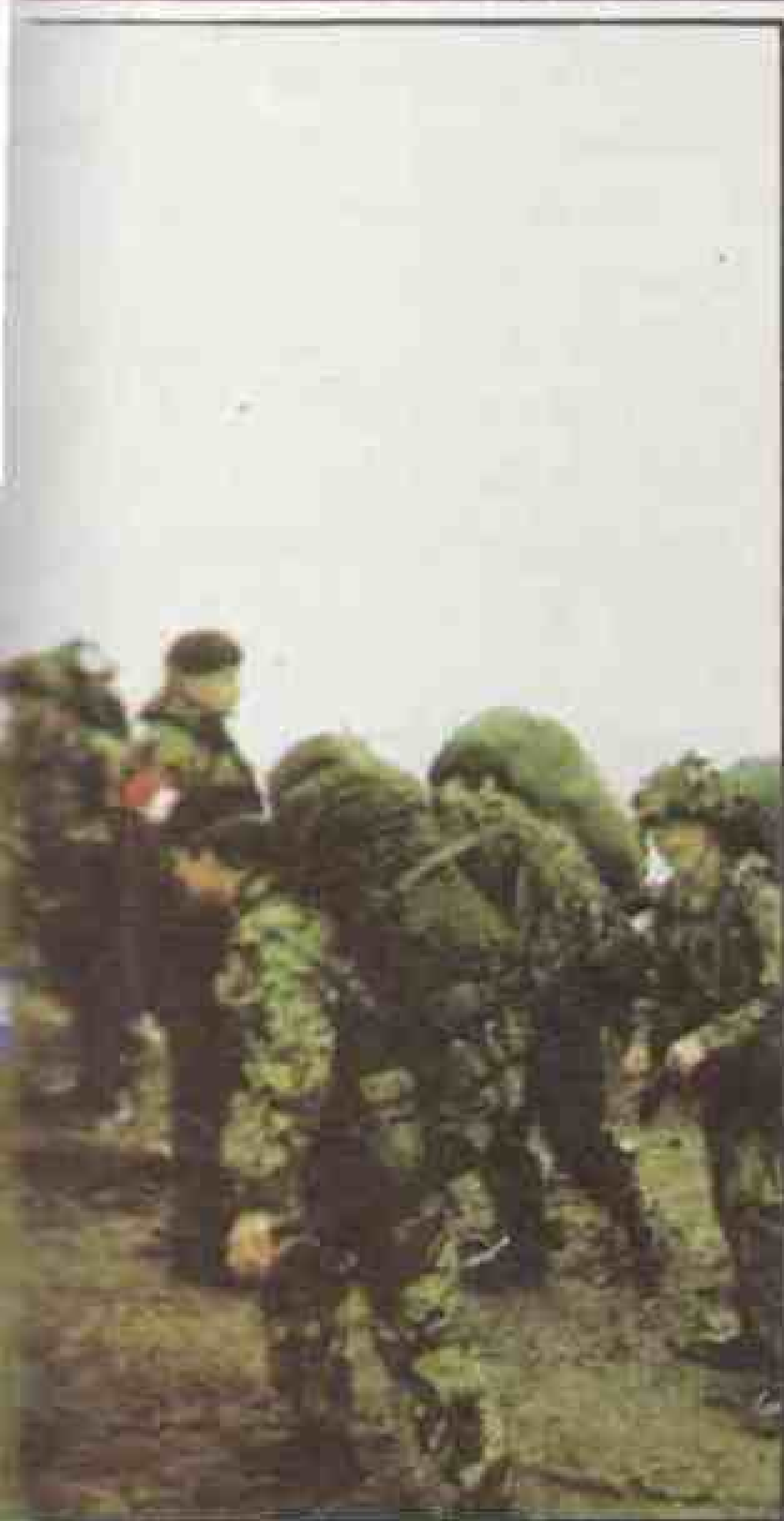
Durante ese lapso, el 2° Batallón de los Scots Guards se embarcaba en el Intrepid, en tanto que su jefe, teniente coronel Mile Scott, recibía las últimas órdenes del general Wilson en Darwin. Al atardecer, el Intrepid dejó San Carlos. Una compañía de los Scots, denominada para esa circunstancia "Flanco Izquierdo", se hizo cargo de las trincheras del 2° de Paracaidistas delante de Bluff Cove; otra, "Flanco Derecho", tomó posición más al oeste en tanto que la Compañia G ocupaba las instalaciones. Los hombres de "Flanco Izquierdo" eran los más expuestos al mal tiempo, pero su punto de observación era excelente puesto que les brindaba vista sobre los montes Harriet, Tumbledown, William y, finalmente, sobre Sapper Hill.

## El Sir Tristram y el Sir Galahad

A esa hora, el teniente coronel Scott estaba, por otra parte, más preocupado por brindar un poco de confort a

*Debajo: Los hombres de la 5ª Brigada a bordo de uno de estos clásicos LCU estarán en tierra en un instante. Habían sido transbordados una primera vez en Georgia del Sur del* ***Queen Elizabeth-II*** *al* ***Canberra****. Se trataba, en efecto, de no arriesgar al* ***QE-II*** *en las aguas de San Carlos.*
***Foto en color:*** *Algunas horas antes de que las bombas le alcancen, el Sir Galahad está apostado mientras que una noria de helicópteros lleva aprovisionamientos a Bluff Cove para la 5ª Brigada.*





*Arriba de la página:* *El MV Monsunen amarrado a lo largo del muelle de Goose Green. Requisado por el general Wilson para el transporte del PM de su brigada, sirvió a continuación para el de los hombres del 7° de Gurkhas de Goose Green a Fitzroy. Fue necesario para esto varias rotaciones y el refuerzo de un LCU.*
*Encima:* *los Scots Guards desembarcan en Fitzroy.*

sus hombres, que sufrían por el frío, que de ninguna otra cosa. Hizo relevar rápidamente a "Flanco Izquierdo" por la Compañía G y distribuyó lo mejor posible los galpones y sitios techados para que todo el mundo pudiera secarse, como lo habían hecho los del 2° de Paracaidistas.

Mientras que los Scots Guards se instalaban lo mejor posible, era el turno de los Welsh Guards de hacer la travesía. El tiempo había empeorado sensiblemente el 6 de junio. En la noche, dada la falta de barcazas LCU, no se pudo dejar en tierra más que a medio batallón, partiendo de Lively Island. El resto tuvo que volver a Goose Green a bordo del Fearless. En esa fase, el comandante de la Fuerza de Tareas estimó demasiado arriesgado continuar utilizando los buques de asalto, y los hizo reemplazar por dos navíos de Desembarco Logístico (LSL), de la flota de reserva, el *Sir Tristram* y el *Sir Galahad*.

El primero, cargado de abastecimientos y municiones llegó a Fitzroy el 7 de junio por la tarde; el *Sir Galahad* debía transportar a los Welsh Guards y al resto de las tropas. El general Wilson quería además instalar allí rápidamente su PM operacional cuyo equipo, los medios de comunicaciones en particular, estaba en su mayoría montado sobre vehículos Land Rover. Una tentativa de llegar a Fitzroy por tierra fracasó, por hallarse impracticables las rutas. Wilson requisó entonces un barco costero local, el *MV Monsunen*, para llevar a cabo junto con un LCU el traslado de su PM hasta Fitzroy.

## ¿Cañones de 105 mm en Port Harriet?

El *Monsunen* llevó a cabo su misión y el PM se instaló en una granja en la tarde del 7 de junio, pero a causa de una avería en la radioemisora el LCU no hizo su aparición hasta el día siguiente hacia el mediodía, con todo el resto del equipo.

Durante ese tiempo, el 2° Batallón de los Scots había lanzado su primera operación. Las órdenes del general Wilson eran destruir dos cañones de 105 mm y una estación de radar señalados en la proximidad de Puerto Harriet (en realidad se encontraban en Seal Point, casi completamente al Sur con relación a Stanley y muy en el interior del perímetro argentino). La sección de exploradores fue encargada de la misión. Estableció una base de patrullas a una docena de kilómetros delante de Bluff Cove. Después, el 7 de junio al caer la noche, se dirigió hacia sus objetivos acompañada por la batería de artillería destinada al apoyo del batallón y por un grupo de exploradores del Cuerpo de Ingenieros.

## El desastre

La sección se dirigió en principio hacia Puerto Harriet House que, pese a las presunciones reveló estar desocupada. Una patrulla fue dejada allí, iniciando el resto la búsqueda de los cañones, naturalmente sin éxito. La información había sido evidentemente falsa en esa ocasión. Quedaba la estación de radar (Rasset, de fabricación israelí). Mientras que el grueso de la sección volvía a Bluff Cove, la patrulla dejada en Harriet House fue encargada de ocuparse de ella en la noche del 8 de junio.

En la mañana del 8, una patrulla del SAS había llegado al sector; como no tenía operación inmediata a la vista se decidió hacerla incorporar a los efectivos de Harriet House para ayudar en la búsqueda del radar. Era también una buena ocasión para que esa patrulla se reabasteciera de víveres. Dos Land Rover civiles fueron utilizados para ese fin, pero el primero voló al rodar sobre una mina antipersonal a poca distancia de la casa de Puerto Harriet. El grupo tuvo que regresar a Bluff Cove. Pero mientras ellos abrían un camino para salir del campo minado, se había producido un desastre en Fitzroy. Dos Mirage y dos Skyhawk de la Fuerza Aérea Argentina acababan, en efecto, de bombardear los LSL *Sir Galahad* y *Sir Tristram* anclados en la bahía, matando o hiriendo a 150 soldados británicos. (Ver el artículo titulado: "Fitzroy, un sangriento fracaso de la Fuerza de Tareas").

# Milan, el demoledor de bunkers

En la infantería británica, el material y la instrucción están desde hace 17 años principalmente orientados hacia el combate a campo raso, contra un adversario muy preciso y con grandes unidades acorazadas provistas de vehículos de combate excepcionalmente bien protegidos. Para hacer frente a esa amenaza, las compañías de apoyo disponen de un arma de fabricación francesa de una precisión, un alcance y una potencia destructora excepcionales: el Misil de Infantería Liviano Anticarros, más conocido como MILAN. En el conflicto de las Malvinas los argentinos no habían empeñado sus unidades blindadas, pero ello no impidió al Milan recibir su bautismo de fuego y distinguirse como un temible destructor de bunkers.

## Filoguiado y ordenador

Toda arma antitanque es igualmente utilizable en combate en las calles y para la destrucción de fortificaciones de hormigón, ése es un hecho conocido. El desarrollo de los sistemas de armas modernas como el Milan las ha hecho doblemente eficaces en ese papel secundario: al haberse hecho los blindajes de los carros cada vez más difíciles de perforar, la potencia del impacto de las armas antitanques no ha cesado de aumentar.

La cabeza de guerra del Milan contiene una carga hueca de 1.500 gramos, destinada a explotar en el interior mismo del blindaje. Cuando golpea contra un muro de hormigón o un refugio protegido (trinchera individual con parapeto y placa de protección superior, por ejemplo), la potencia destructora del impacto se duplica, con una onda expansiva y llamas devastadoras.

La precisión del misil ha sido aumentada mediante la adición de un sistema de filoguiado comandado por ordenador. Con ese sistema, la precisión demostrada fue del 98 por ciento de los disparos, sobre blancos situados entre 230 y 1.820 metros de distancia.

Como los artefactos de puntería de los tanques de la última generación, también comandados por ordenadores, les acuerdan asimismo a ellos una temible precisión de disparo con los telémetros laser, el arma antitanque de infantería debe tener un perfil bajo y poco visible. El Milan satisface esas exigencias, porque su único servidor mantiene la posición de tirador acostado. Un solo hombre basta para transportar el lanzador, es decir, que un soldado de infantería bien entrenado puede avanzar arrastrándose, incluso en terreno descubierto y batido por el fuego, llevando su lanzamisiles.

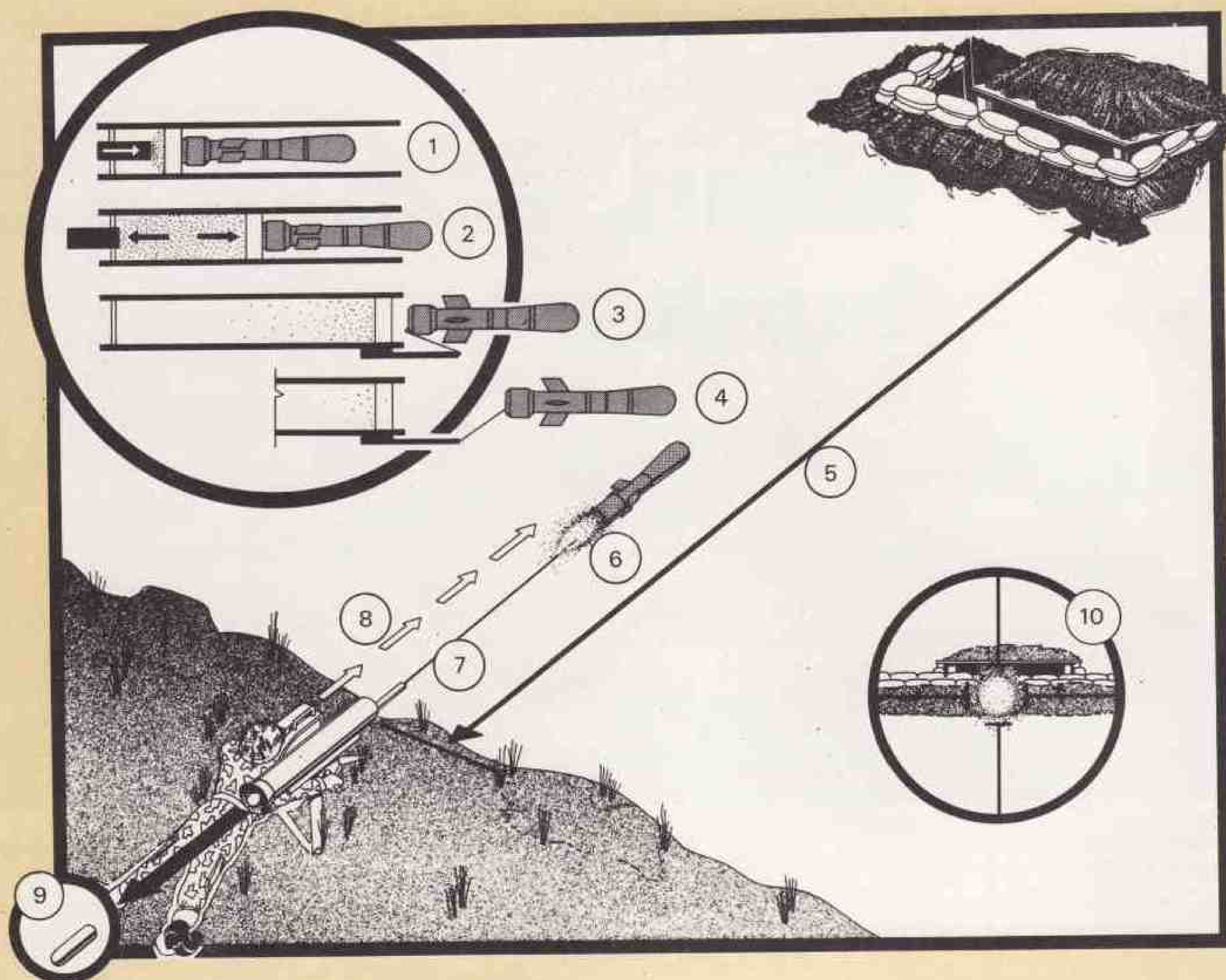
*Debajo:* *El Milan en pruebas. El desenfilado del lanzador es evidente. Esto es una ventaja considerable, pues el misil puede ser disparado contra cualquier objetivo sin que el apuntador tenga que descubrirse.*

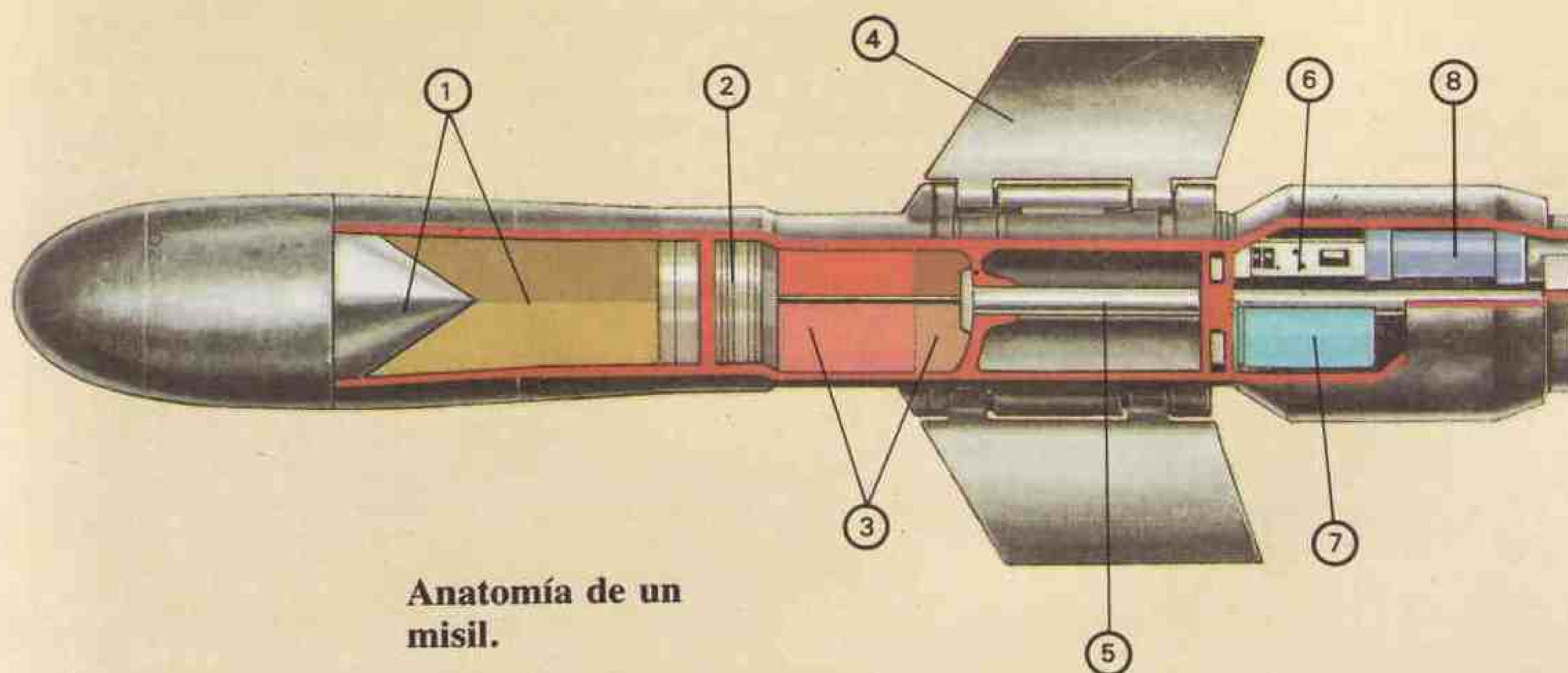
*En el círculo:* *Una vez el objetivo en el visor, sus defensores no tienen ninguna posibilidad de resistir la potencia del misil.*



## Un Milan en acción,

1 - *Disparo*
2 - *El misil es propulsado hacia adelante en su tubo de lanzamiento, que se desplaza hacia atrás.*
3 - *El misil en vuelo de crucero después de haber lanzado su tubo de lanzamiento.*
4 - *El hilo de guiado está unido a la parte trasera.*
5 - *Cohete emisor de rayos infrarrojos situado en la punta trasera del misil.*
6 - *Alcance útil máximo: 1820 metros.*
7 - *Las órdenes de evolución son transmitidas por el hilo conductor.*
8 - *Línea de mira del apuntador. Todo desplazamiento del objetivo es seguido de un nuevo apuntado del misil.*
9 - *El tubo contenedor-lanzador y el venturi son lanzados en vuelo.*
10 - *El objetivo visto por el operador.*



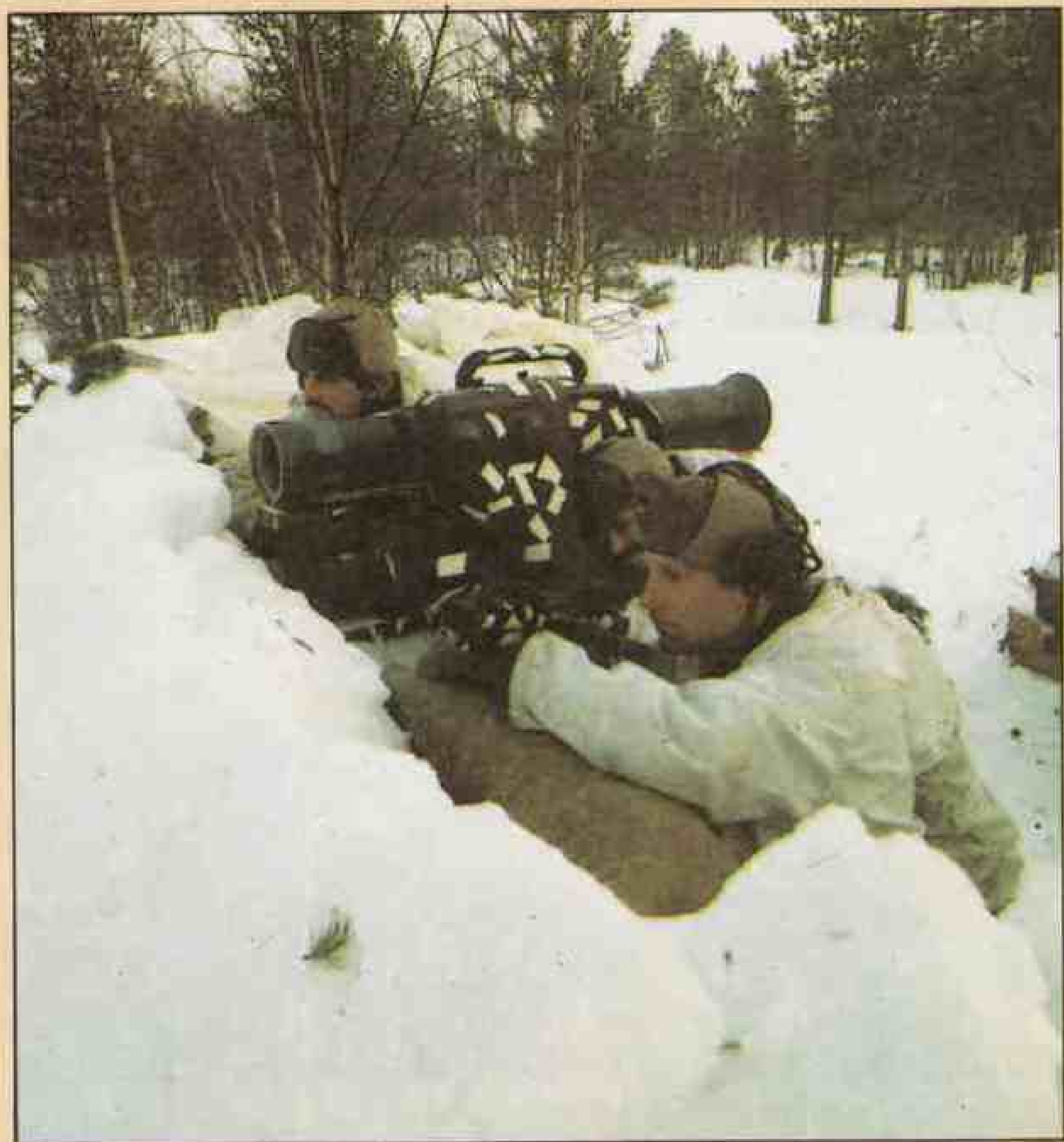



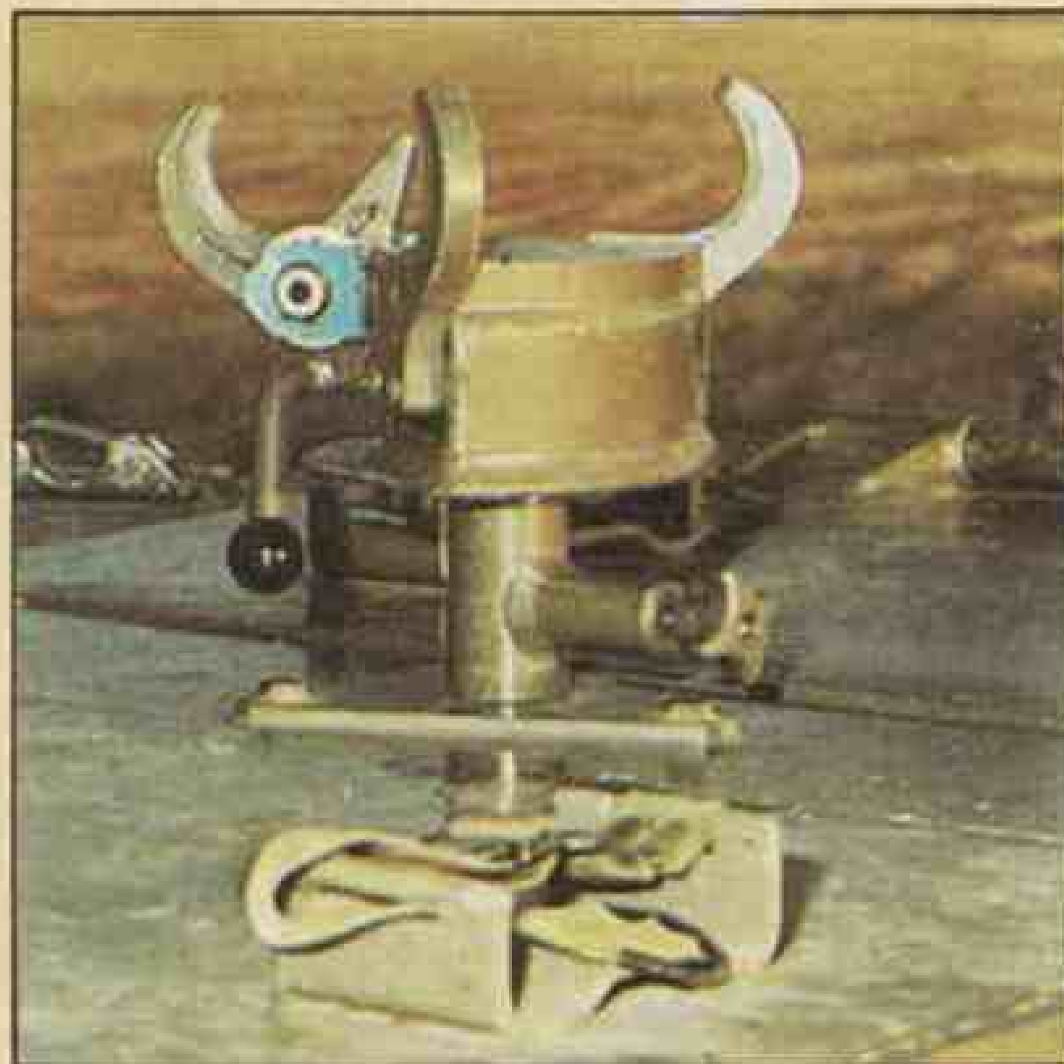

## Anatomía de un misil.

1 - *Cabeza de guerra de carga hueca.*
2 - *Cohete.*
3 - *Propulsor (2 velocidades)*
4 - *Deriva vertical*
5 - *Tobera de escape*
6 - *Decodificador*
7 - *Batería térmica*
8 - *Encendido trazador de día.*

***Encima:*** *El Milan es un arma extremadamente eficaz aunque de poco volumen. Su cabeza de guerra es una carga hueca de explosivo rompedor. La explosión proyecta un chorro de gas sobrecalentado y metal fundido que atraviesa toda superficie que le cierre el paso.*

*Un único defecto, su peso demasiado elevado para el transporte a espaldas a grandes distancias.*





*Los Royal Marines en la instrucción con el Milan durante el invierno de 1980, en Noruega. Cuando se utilizó en combate real, los paracaidistas y los marines ya se habían beneficiado con un período de entrenamiento completo, y habían consagrado muchas horas en simuladores a perfeccionar esa instrucción.*

***Al lado:*** *Un equipo que se revelaría muy práctico: un collar de apertura rápida para la fijación del Milan a su vehículo portador.*





*Encima: Dos hombres bastan para operar el sistema; pueden disparar dos misiles 50 segundos después de haber saltado de su vehículo. La posición de disparo es a ras del suelo, gracias al visor periscópico.*

*Debajo: Colocación del disparador y del misil en su rampa.*

## Manejo simple

Hasta entonces, ningún Milan había sido disparado en combate real y los británicos estaban muy interesados en verificar su utilidad bajo condiciones adversas. El arma fue empleada desde el principio de la campaña. En las Georgias del Sur, algunos disparos de Milan contribuyeron mucho a que la guarnición argentina se decidiera a capitular, y los hombres del SAS se sirvieron de él en las Malvinas incluso antes de los primeros desembarcos de las unidades regulares.

Ciertamente, el Milan está concebido para ser transportado por un solo hombre. Pero, como su afuste pesa más de 16 kilogramos incluido el sistema de guiado, y cada proyectil pesa cerca de 11 en su contenedor-lanzador, ni el soldado más robusto puede cargarlo durante un trayecto largo. En consecuencia, el arma no se utiliza dentro del conjunto de una sección antitanque, sino mediante un equipo de 3 hombres en la compañía de apoyo del batallón.

Como armamento de ese tipo de compañía, el Milan es completamente transportable a espaldas, cualidad que fue determinante durante el avance del 2° de Paracaidistas hacia Goose Green, en la noche del 26 al 27 de mayo. La falta de helicópteros y de vehículos sobre orugas hizo que, prácticamente, el batallón tuviera que transportar todo su material a espaldas, en el curso de la larga marcha de aproximación a las montañas Sussex, en Camilla Creek.

Producto complejo de la era de la computadora, el Milan no lo es menos por su rusticidad aparente; su empleo es muy simple y su recarga muy rápida. Cada misil sale embalado de fábrica en un tubo hermético que sirve a la vez de lanzador. Para la puesta en orden de tiro, el tubo contenedor-lanzador es fijado a las conexiones eléctricas y mecánicas del aparato de tiro, constituido esencialmente por una lente periscópica de mira, combinada con un artificio de detección y de persecución de rayos infrarrojos, montado sobre un trípode.

Al encenderse, una carga de salida impulsa el misil a una velocidad de hasta 62 metros por segundo, la que arde durante 45 milésimas de segundo y después de lo cual el contenedor vacío es eyectado hacia atrás.

El mótor cohete de dos etapas suministra al encenderse una fuerte aceleración inicial que luego se estabiliza en 165 metros por segundo. Esa velocidad de crucero del Milan es dos veces mayor que la de los misiles anticarros de la primera generación; necesita unos 10 segundos para recorrér 1.300 metros. Durante esos 10 segundos, el tirador debe mantener la retícula de su visor centrada sobre el objetivo, para que el misil pueda recibir las órdenes de corrección de trayectoria.

En el curso de la trayectoria, el cohete luminoso fijado al extremo posterior del misil emite una señal infrarroja que es seguida por el captador del aparato de conducción de disparo. Esa información permite al ordenador incorporado al sistema medir el menor desvío entre la trayectoria del misil y la línea de mira. Si hay desviación, el ordenador dispone órdenes de corrección automática que son transmitidas al misil por cable que va desarrollando detrás de sí desde un tambor, en el curso del vuelo. La temible cabeza de guerra es pues dirigida permanentemente, hasta que la espoleta de la carga es activada por el impacto en el objetivo.

## Un arma que agrada a los ingleses

En Goose Green, el Milan se mostró a la altura de las esperanzas británicas; los bunkers argentinos fueron eliminados uno tras otro por la acción conjunta de los fuegos de la Compañía B y de los disparos de Milan de las compañías de apoyo. Las posiciones de los argentinos fueron rebasadas y luego atacadas por la Compañía D. Hubo 97 prisioneros, la mayoría en estado de shock, completamente aturdidos por la experiencia que acababan de vivir.

Fue entonces, en Goose Green, cuando por primera vez la potencia de fuego de los Milan se dirigió contra objetivos muy precisos. Anteriormente habían servido para disparos de intimidación o para apoyar alguna incursión de diversión. En estos combates, el 2° de Paracaidistas no perdió mas de 18 hombres, contra alrededor de cincuenta de los argentinos. La experiencia militar estima que el ataque es, término medio, tres veces más costoso que la defensa. Esa notable inversión de los factores se explica, en esta ocasión, por la potencia de fuego de una de las armas más modernas que hay en el mundo en estos momentos.





# La participación de los helicópteros

Una de las imágenes más asombrosas del conflicto de las Malvinas fue quizá la de los Sea King del Escuadrón Nº 825 desapareciendo entre los torbellinos de humo que se alzaban sobre el *Sir Galahad* y el *Sir Tristram*, a la búsqueda de supervivientes del desastre que había golpeado a la Fuerza de Tareas en Fitzroy después de una victoriosa incursión de los aviadores argentinos.

En operación dentro de la nube negra de humo que envolvía a los dos barcos, sin preocuparse de las oleadas de calor irradiadas por el incendio de las superestructuras, pilotos y miembros de las tripulaciones dieron prueba de una rara combinación de habilidad y valor para salvar de la hoguera a los hombres todavía con vida. Sus reacciones no por eso fueron menos rápidas cuando algunos botes salvavidas del *Sir Galahad* se fueron a la deriva peligrosamente cerca de los restos en llamas. Mediante acrobáticas evoluciones, los pilotos dirigieron hacia los botes la corriente de aire de sus rotores, alejándolos así del peligro.

Los helicópteros juegan un papel esencial en la guerra moderna. Unos 175 de ellos fueron enviados por los británicos al Atlántico Sur, de los cuales 140 –de 7 tipos diferentes– pertenecían a la Marina Real. Si la "Operación Corporate" no hubiera estado asegurada por su apoyo incansable y multiforme jamás se hubiera podido intentar.

Esos aparatos participaron en la protección contra lanchas y submarinos argentinos, desembarcaron fuerzas especiales en las Georgias del Sur, en las Malvinas e incluso en la Argentina; realizaron proezas durante los trasbordos de hombres y cargas en la isla de Ascen-



*Sea King de la Royal Navy en vuelo estacionario por encima de los botes salvavidas recoge náufragos del* ***Sir Galahad*** *en llamas.*

*Debajo: "The Flying Angel", sobrenombre del Chinook de la RAF elevando con el torno de mano una cisterna de carburante vacía en Teal Inlet. Era el único superviviente de los Chinook de la RAF después de la pérdida del* ***Atlantic Conveyor*** *hundido por los argentinos. Fue únicamente el 10 de Junio cuando cuatro helicópteros de este tipo llegaron de refuerzo a bordo del* ***Contender Bezant.***
***Abajo a la derecha:*** *soldado ametrallador en su puesto en un Wessex Scout AH-1. Además de la ametralladora de 7'62 mm, el Scout puede estar armado con misiles anticarros AS-12 de fabricación francesa.*

sión y en las Georgias, y también en alta mar. Durante los desembarcos de San Carlos efectuaron transportes masivos de armas, municiones y aprovisionamientos con destino a las bases avanzadas. Después de la apertura de la cabeza de playa, no cesaron de llevar piezas de artillería y municiones hasta las inmediaciones de Puerto Argentino. Salvaron, por fin, buen número de vidas por la rapidez de ejecución de sus evacuaciones. He aquí lo que dijo de ellos un médico de una unidad avanzada de cirugía: "Han estado formidables. Justo cuando yo pensaba me hace falta un helicóptero, ahora o nunca, había uno que salía de alguna hondonada en el último momento, como la caballería en las películas del Far West"

## Un Wessex bautizado "Humphrey"

A lo largo de toda la campaña los helicópteros trabajaron al límite de sus posibilidades normales, y muchas veces incluso más allá. La misión ASM (Antisubmarina), por sí sola, exigió a los Sea King HC-5 una permanencia en vuelo casi continua durante tres meses. El libro de bitácora de uno de esos Sea King demuestra que en mayo pasó la tercera parte del tiempo volando. El último rescatado de los Chinook de la RAF, bautizado "Flying Angel" (Angel Volador), completó el trayecto de Goose Green a Bluff Cove con 81 soldados a bordo, 50 más de su carga reglamentaria. En pocas semanas, ese Chinook transportó 1.530 soldados, 600 toneladas de equipo y 650 prisioneros de guerra.



Uno de los aparatos más notables, al principio de la guerra, fue un Wessex Has-3, indicativo XP 142, bautizado "Humphrey". El 22 de abril, el referido "Humphrey" despegó de la cubierta del *Antrim* en medio de una ventisca que soplaba a 160 kilómetros por hora, para rescatar a unas patrullas de reconocimiento del SAS perdidas en el glaciar Fortuna, en las Georgias del Sur, después de que dos Wessex HU-5 enviados en su ayuda se hubieron estrellado a causa de la combinación de niebla y escarcha. Con el teniente comandante Ian Stanley en los mandos, el helicóptero efectuó tres viajes redondos para rescatar a los 13 hombres del SAS y a los 14 miembros de las tripulaciones de los Wessex accidentados. Al día siguiente, el mismo "Humphrey" consiguió salvar a 4 hombres del SAS en dificultades en su bote neumático, cerca de la costa.

Pero las actividades guerreras del "Humphrey" no terminaron allí. Tarde en la jornada del 24 de abril, el *Antrim* detectó un submarino enemigo. En la mañana del 25 el "Humphrey" fue enviado a rastrear el "eco", y encontró al submarino a unas 9 millas al sur del puerto de Grytviken. Se trataba del *Santa Fe*, de construcción americana, que se alejaba de las Georgias del Sur después de haber desembarcado refuerzos allí. El Wessex apeló entonces a la ayuda de los Lynx del *Brilliant* y de dos Wasp del *Endurance* y del *Plymouth*, que hicieron blanco con dos disparos de sus misiles AS-12 filodirigidos, en la torre del submarino. El *Santa Fe* se arrastró hasta el muelle del puerto de Grytviken.

Ese mismo día, el infatigable Wessex se unió a los Lynx del *Brilliant* y a los Wasp del *Plymouth* y del *Endurance* en una misión de reglaje de fuego para la artillería naval, sobre las posiciones argentinas; esa misión se desdoblaba en un reconocimiento de las defensas enemigas y en el transporte de infantes de Marina y hombres del SAS que participaban en la reconquista de las Georgias.

El 20 de mayo estaba todavía en la brecha, transportando elementos de las fuerzas especiales a las Malvinas, pero después de un ataque aéreo contra el *Antrim* fue puesto fuera de combate.

A comienzos del mes de mayo, dos Lynx entraron





en acción con misiles aire-superficie "Sea Skua", que todavía no estaban oficialmente más que en sus pruebas reglamentarias. Parece ser que, habiendo atacado un Sea King del *Hermes* a dos navíos argentinos que participaban en las operaciones de salvamento de los supervivientes del *Belgrano*, el *Comodoro Somellera* y el *Alférez Sobral*, dos Lynx fueron enviados a la zona por el *Coventry* y el *Glasgow* y dispararon unos misiles Sea Skua. El *Comodoro Somellera*, tocado por dos misiles, explotó y se hundió rápidamente, sin dejar rastros (más tarde los helicópteros lanzaron unos botes neumáticos en el lugar del drama). El *alférez Sobral* recibió también dos impactos, pero tuvo la suerte de poder escapar.

En el curso de otro encuentro, los Lynx del *Antelope* enviaron al fondo al carguero *Río Carcarañá*, que había sido inmovilizado a la altura de Port King por unos Sea Harrier.

No todos los helicópteros destacados en las Malvinas demostraron iguales cualidades. Después de los desembarcos en San Carlos, el ejército y los infantes de Marina comprobaron rápidamente que la ausencia de características naturales, como la vegetación, que pudieran servir de reparo, restringía sensiblemente las posibilidades de empleo de los helicópteros para el reconocimiento.

Además, la vulnerabilidad de algunos aparatos a los disparos de las armas ligeras fue ilustrado de manera dramática desde el 21 de mayo, primer día de los desembarcos. Ese día, dos Gazelle fueron derribados por una partida de argentinos en retirada en la que no se había reparado. Tres de los cuatro miembros de las tripulaciones murieron y el cuarto fue gravemente herido. Se concluyó por retirar a los Gazelle de las misiones de reconocimiento, para las que por otra parte no estaban hechos, y no se les utilizó más que para la evacuación de heridos y para tareas logísticas.

El reconocimiento fue, en lo sucesivo, tarea exclusiva para los Scout, cuyo visor-amplificador estabilizado por giroscopio era utilizable para la observación y, naturalmente, para el disparo de misiles filodirigidos AS-12.

## El temor a los Pucará

La vulnerabilidad del helicóptero a los disparos provenientes de tierra le obliga, para sobrevivir, a recurrir a técnicas de vuelo a muy baja altura, incluso a ras de tierra. El aparato permanece así menos tiempo en una línea de mira que a una altura mayor, a menos, por supuesto, que el enemigo esté situado más alto que él.

***Encima, a la izquierda:*** *un Westland Sea King en operación ASM. Este tipo de helicóptero fue utilizado también, en las Malvinas, para la búsqueda y el salvamento, la evacuación sanitaria y el sustento logístico avanzado.*
***Debajo:*** *embarque de un herido a bordo de Wasp destinado al navío-hospital HMS Hydra. El Wasp es la versión navalizada del Scout.*
***Encima a la derecha:*** *un Gazelle es bien reconocible por su "ventanón", o rotor de cola carenado. Notar la modificación de las toberas para proyectar los gases calientes hacia arriba.*



En las Malvinas eso fue la obsesión permanente para los helicópteros que debían volar a ras del fondo de un valle o contornear el pie de una colina, pues en cualquier momento un nido de ametralladoras argentino podía aparecer por encima suyo–.

Por otro lado, los helicópteros no son presa fácil para los cazas a reacción. La velocidad elevada de estos últimos y la magnitud de su radio de giro son otros tantos inconvenientes para el piloto de caza en la persecución de un helicóptero. Y si el helicóptero aplica durante el tiempo suficiente los procedimientos de evasión correctos, termina por escapar del caza. Los pilotos de helicópteros militares son diestros en ese género de maniobras.

Pero, como contrapartida, los Pucará argentinos, mucho más manejables que los cazas a reacción, con su velocidad de pérdida de sólo 125 kilómetros por hora, eran totalmente capaces de abatir helicópteros, y lo hicieron. Los pilotos británicos vivían bajo el temor permanente a esos biturbopropulsores ligeros de apoyo aéreo, cada vez que tenían que operar dentro del radio de alcance de sus bases.





# Special Air Service



*El SAS es un tema al menos tan secreto y protegido como el de los submarinos, y la curiosidad que despierta al menos tan fuerte. Su carácter verdaderamente "especial" se ha mantenido a lo largo de 40 años de historia, gracias a los métodos de reclutamiento y de formación del personal un poco particulares. Desde su creación en 1941, el SAS prestó servicio en más de una treintena de teatros de operaciones, prácticamente jamás quedó inactivo y no cesó de inspirar émulos en el extranjero.*

*El Special Air Service fue creado en 1941, en el peor momento de la Segunda Guerra Mundial, a instancias de Winston Churchill. El Primer Ministro había reclamado la puesta en servicio de unidades especiales capaces de golpear en el interior mismo de la Europa ocupada. En 1940 se habían creado los primeros embriones de este género con las unidades de comandos paracaidistas. En noviembre el 2° Comando fue rebautizado 11° batallón del Special Air Srvice (literalmente, Servicio Aéreo Especial) y en febrero de 1941 la "sección X" del batallón atacó como avanzada un acueducto en alguna parte de Italia. Fue en esta época que el 11° batallón del SAS se convirtió en el núcleo del 1er. Batallón de Paracaidistas.*

*El emblema del SAS, el puñal alado, fue adoptado en 1942, año que marcó el arribo de un refuerzo de unidades francesas y griegas, además de una sección especial "marine" (infantería de marina).*

*Luego los regimientos del SAS fueron empleados en Italia y, en 1944, se creó la Brigada SAS, que comprendía los regimientos 1° y 2° –del Commonwealth–, el 3° y 4° franceses y más tarde el 5° Escuadrón SAS belga. El camino recorrido había sido largo desde la formación de los primeros pequeños grupos de sabotaje.*




*En octubre de 1945, los dos regimientos británicos del SAS fueron disueltos, reintegrando los regimientos belga y francés a sus fuerzas nacionales. Pero en 1947 se creó en Inglaterra un regimiento "territorial", sobre la base de voluntarios de un célebre regimiento londinense, "The Artists' Rifles".*

*La crisis de Malasia motivó la puesta en servicio de una nueva formación compuesta de un escuadrón del 21° SAS y de una unidad especial llamada de "Exploradores Malayos". De esta unión renacería el 22° SAS, la formación regular de la actualidad.*

*Poco después de 1970, un escuadrón del SAS comenzó a especializarse en la acción antiterrorista, por lo que el velo de secreto sobre las operaciones y los métodos se hizo más oscuro todavía. La exitosa liberación de los rehenes de la embajada de Irán, en mayo de 1980, da una idea del grado de eficacia alcanzado.*

*Actualmente, el SAS comprende el Regimiento 22° con base en Hereford y los Regimientos Territoriales 21° y 23°. Estos regimientos tienen las mismas exigencias para la admisión de nuevos reclutas. Pero solamente el 22° SAS está especializado en lucha antiterrorista y por este hecho debe reclutar sus voluntarios en el seno de las fuerzas armadas. El cuartel general del 22° SAS tiene bajo sus órdenes una rama de instrucción, una administrativa, un escuadrón de comunicaciones y una cierta cantidad de escuadrones dependientes del "Service Action"*

# “Atacar y detener”: el incidente del Narwal

**El buque estaba dentro de la Zona de Exclusión Total. Se rehusó a detenerse. Infortunadamente para un desventurado marinero argentino que estaba a bordo del *Narwal*, los pilotos de Harrier enviados para interceptar ese buque tenían órdenes de atacar y detenerlo, dice la versión británica.**



**Arriba:** *Algunos de los tripulantes del Narwal asisten a misa a bordo del Invincible, buque al cual fueron transferidos los 24 sobrevivientes del ataque. Más tarde, todos fueron repatriados a la Argentina. Con muy poco espacio libre, el rol que el Invincible podía desempeñar como unidad para alojar prisioneros de guerra era limitado; después del desembarco de San Carlos, fue el Canberra el que tuvo a su cargo ese servicio para la Fuerza de Tareas.*

El 9 de mayo, dos Sea Harrier del Escuadrón 800 fueron lanzados desde el *Hermes* para efectuar una misión combinada rutinaria de ataque a tierra y patrulla de combate. Iban armados, cada uno, con dos misiles aire-aire Sidewinder AIM9L ubicados en los pilones exteriores de las alas, y una bomba de 1.000 libras (454 kilogramos) suspendida en la sección central del fuselaje. Además, estaban artillados con los dos cañones Aden de 30 milímetros habituales.

Los aparatos eran piloteados por el teniente de vuelo David Morgan, de la Royal Air Force (RAF), y el teniente-comandante Gordon Batt, de la Marina Real. Los dos pilotos habían recibido órdenes de efectuar una misión de bombardeo contra el campo aéreo de Puerto Argentino, después de la cual debían seguir su tarea de PAC, con el *Coventry* como buque centro de control. Pero, cuando los dos aparatos llegaron a Stanley, hallaron que el tiempo era particularmente malo, con un techo de nubes muy bajo, algo menor de 100 metros. Dejar caer las bombas en forma indiscriminada a través de la capa de nubes, con la esperanza de hacer impacto en la pista o en algún otro blanco que valiera la pena llevaba implícito el riesgo de destruir instalaciones civiles. Además, volar bajo el techo de nubes atraería un fuego antiaéreo intensivo y ataques con misiles tierra-aire. De modo que los dos Harrier desistieron, para dedicarse en cambio a la misión PAC.

Tras virar en dirección al sudeste los dos aviones se aproximaron a la zona de patrullaje que les había sido asignada. En ese momento, el teniente Morgan recibió un contacto de radar a unos 110 kilómetros de distancia, rumbo 150 grados, que el *Coventry* les ordenó investigar. Al atravesar el manto de nubes, a una altitud entre 100 y 130 metros, ambos pilotos localizaron a un pesquero que navegaba con rumbo al Oeste, y maniobraron para ejecutar una serie de pasadas normales. Uno de los Sea Harrier voló a lo largo del barco, mientras que el otro hacía una pasada a 90 grados del primero.

Al volar los dos aviones tan bajo perdieron contacto con el *Coventry*, por lo que el teniente Morgan ascendió a través de las nubes para poder llamar al centro de

control a bordo y pedir instrucciones. Mientras tanto, el segundo Sea Harrier llevó a cabo otra pasada, esta vez a través de la popa del pesquero, para identificarlo. El teniente-comandante Batt localizó su nombre –*Narwal*– y lo comunicó al *Coventry* por medio del teniente Morgan. El pesquero, que se había estado comportando de manera sospechosa, era aparentemente un buque espía por lo que, después de una demora de unos dos minutos, los pilotos recibieron las siguientes instrucciones: "Atacar y detener al barco".

El teniente Morgan picó a través de las nubes justo en el momento en que el teniente-comandante Batt estaba llevando a cabo la primera pasada de ametrallamiento. Se lanzó una rápida ráfaga de fuego de los cañones de 30 milímetros a través de la proa del pesquero. Era la orden internacionalmente reconocida de "detenerse o aceptar el combate", pero el *Narwal* no reaccionó. Continuó navegando hacia el Oeste a una velocidad de entre 12 y 15 nudos (23-28 kilómetros por hora).

Los dos Sea Harrier tenían todavía sus bombas de 1.000 libras, de modo que antes de desperdiciar el resto de los 250 proyectiles de 30 milímetros que carga normalmente cada avión, decidieron lanzarlas. De todos modos, habrían tenido que arrojarlas antes de regresar al *Hermes*. Tendrían que ser lanzadas al fin de una larga picada a ángulo bajo. Ello acrecentaría las posibilidadaes de hacer blanco y daría a las espoletas más tiempo para quedar montadas, ya que habían sido armadas para alturas mayores.

## Castigado pero en curso

El teniente Morgan efectuó la primera pasada de bombardeo, pero erró al blanco por poco. Su bomba pasó muy cerca de la superestructura del puente y cayó al mar por la otra banda. La segunda bomba, arrojada por el teniente-comandante Batt, hizo impacto directo en el castillo de proa, atravesó dos o tres cubiertas y quedó dentro del casco. Esta bomba tampoco explotó, pero causó la única muerte registrada en la acción al golpear a un marinero argentino en una de las cubiertas inferiores.

A pesar del castigo, el *Narwal* prosiguió su navegación por lo que los dos Harrier efectuaron otro ataque con sus cañones Aden. Los aviones atacaron por ambas bandas del pesquero, uno disparando contra el puente de mando y el área de la sala de máquinas, y el otro contra la línea de flotación.

Los pesados proyectiles de 30 milímetros de los cañones Aden perforaron fácilmente el delgado casco del pesquero destrozando todas sus partes vitales, para aplastarse finalmente contra algún grueso mamparo o alguna maquinaria. El abrumador ataque arrancó trozos del barco, que finalmente viró unos 90 grados y se detuvo mirando hacia el Norte. Su único movimiento era el que creaban las olas del mar.

## Acribillado por las granadas

Ambos Harrier recibieron entonces instrucciones de volver a su buque, ya que su nivel de combustible se estaba haciendo bajo. Un segundo par de aparatos fue desviado de otra misión CAP para sobrevolar el área y tres helicópteros Sea King fueron enviados, con un destacamento de abordaje para capturar al pesquero y su tripulación. El *Narwal* estaba en muy mal estado, acribillado a lo largo de la línea de flotación por los proyectiles de 30 milímetros. Tanto al teniente David Morgan como el teniente-comandante Gordon Batt se les impuso la Cruz del Servicio Distinguido, al segundo en forma póstuma, ya que se perdió con su Harrier poco después de haber partido del *Hermes*, el 24 de mayo.

**Abajo:** *Un tripulante herido del Narwal es atendido en la enfermería del Invincible.*
**Al pie:** *el Narwal, de 2.480 toneladas, era un barco-factoría construido en Polonia. Su "sepelio" tuvo lugar al día siguiente al del ataque de los Harrier; mientras era remolcado hacia las Georgias del Sur fue hundido por el mismo temporal que acabó con el Sheffield.*



# Antes del avance

**Después de la excitación de un desembarco, la primera semana en tierra pareció un anticlímax. El enemigo no era tanto Argentino sino el frío, los pies mojados, problemas de abastecimiento y frustración, y no ser más que espectadores mientras los buques sufrían ataques aéreos.**

*Una vez atrincherados, los marines y los paracaidistas en la cabeza de playa podían instalarse con relativa comodidad. Mientras las raciones y el agua llegaran, pero los aviones argentinos no, la vida era soportable. La humedad y el frío, sin embargo, comenzaron a hacerse sentir, por lo que los hombres querían hacer su trabajo lo más pronto posible y retornar a casa. En Londres, los planificadores y los políticos se sentían igual, pero por diferentes razones. Thompson recibió la orden de avanzar.*

Después de saltar a la playa en las primeras horas del 21 de mayo, las fuerzas terrestres de la Task Force se dirigieron hacia sus primeros objetivos. Mientras el Comando 40 ocupaba Establecimiento San Carlos, el 2º de Paracaidistas tenía que dirigirse al monte Sussex y atrincherarse en sus laderas para proteger la cabecera de puente de un posible ataque desde el sur. Del otro lado del Establecimiento San Carlos, cruzando el estrecho San Carlos, el Comando 45 tomó la abandonada planta frigorífica en bahía Ajax. Enseguida se transformó en la Main Dressing Station (MDS) u hospital principal de campaña. Entonces el 3º de Paracaidistas se trasladó a Puerto San Carlos. En Ajax Bay se instaló también un establecimiento clave: el Area de Mantenimiento de Brigada, base de relevo para hombres y de provisiones y munición.

En términos generales, estos despliegues componían la cabeza de puente. Con las últimas horas del día del 21 de mayo unos 3.000 hombres, cinco batallones completos, estaban en tierra. Se estaban atrincherando o ya lo habían hecho, ya fuera en las alturas de colinas que les recordaban Escocia o la costa de Pembrokshire en Gales, o cerca de las casas blancas y rojas de los isleños.

El 21 de mayo era un día frío pero soleado y todos los que estaban en tierra se sentían animados. La más importante fase del desembarco, llevar los hombres a tierra, estaba lista. Las baterías de misiles Rapier, que se esperaba formarían un "anillo de acero" de defensa antiaérea alrededor de la cabecera de puente y sobre los buques en el estrecho de San Carlos, estaban siendo transferidos a los helicópteros Sea King que las llevarían a tierra.

Ese día, y la mayor parte de la siguiente semana, la vida del soldado promedio era una cuestión de esperar, mezclada con los incontables quehaceres relacionados



con la vida en una carpa o en una trinchera. Unos pocos tuvieron la suerte de ser alojados en casas del Establecimiento San Carlos, pero para los otros fue una batalla contra el barro, el frío y los pies húmedos. En realidad, el 2° de Paracaidistas la pasó bastante mal. Aun en el monte Sussex el nivel de agua subterránea era extraordinariamente alto, por lo que el fondo de las trincheras y pozos de zorro se inundaban hasta unos 60 centímetros. En lugar de trincheras debían construir una plataforma sobre los pozos y rodearla de rocas.

Constantemente se esperaban ataques aéreos sobre las posiciones de tierra, por lo que el atrincheramiento se completó rápidamente. Pero cuando la Fuerza Aérea Argentina finalmente llegó, enseguida vieron que su objetivo eran los barcos. Los hombres en tierra sólo pudieron contemplar con una mezcla de horror y fascinación cómo los Skyhawk y Mirage montaban sus ataques sin ser molestados por los Rapier, que en esta etapa todavía no eran operacionales.

Un paracaidista, el cabo primero Kevin Lukowiak, tiene un recuerdo particularmente vívido de los buques mientras eran bombardeados en las aguas de San Carlos. "Era sorprendente. Puedo recordar estos tres aviones pasando por encima nuestro una mañana y dirigirse colina abajo. Cuando vieron al barco, el más cerca nuestro, los tres, casi tocandose las alas, lanzaron sus bombas. Pero fallaron y las bombas cayeron en el agua".

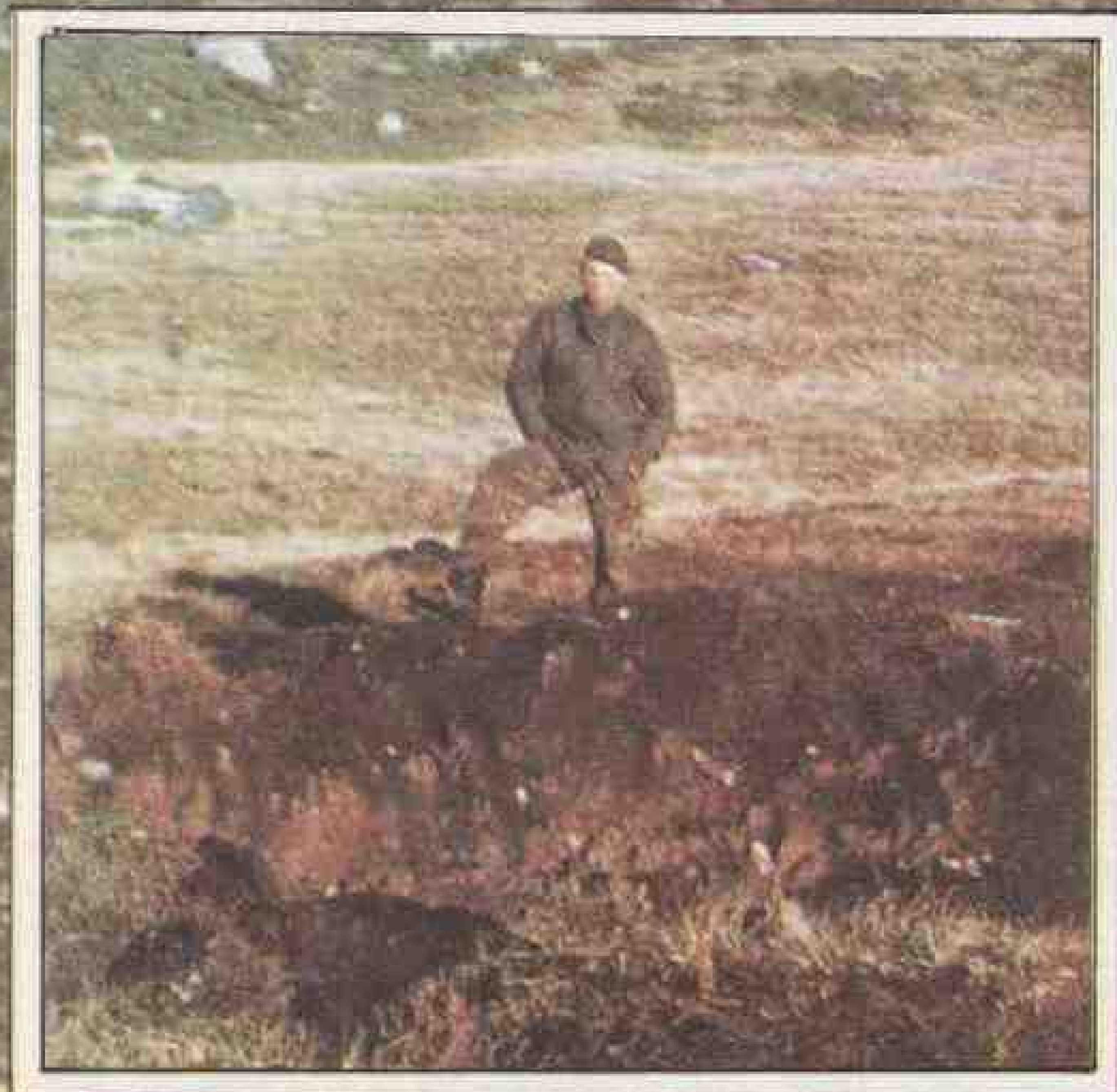
Cuando aparecían los aviones argentinos, los soldados disparaban miles de proyectiles y hasta con morteros, en medio de un griterío endemoniado. Los hombres de logística encargados de las proviciones miraban con frustración ese desperdicio.

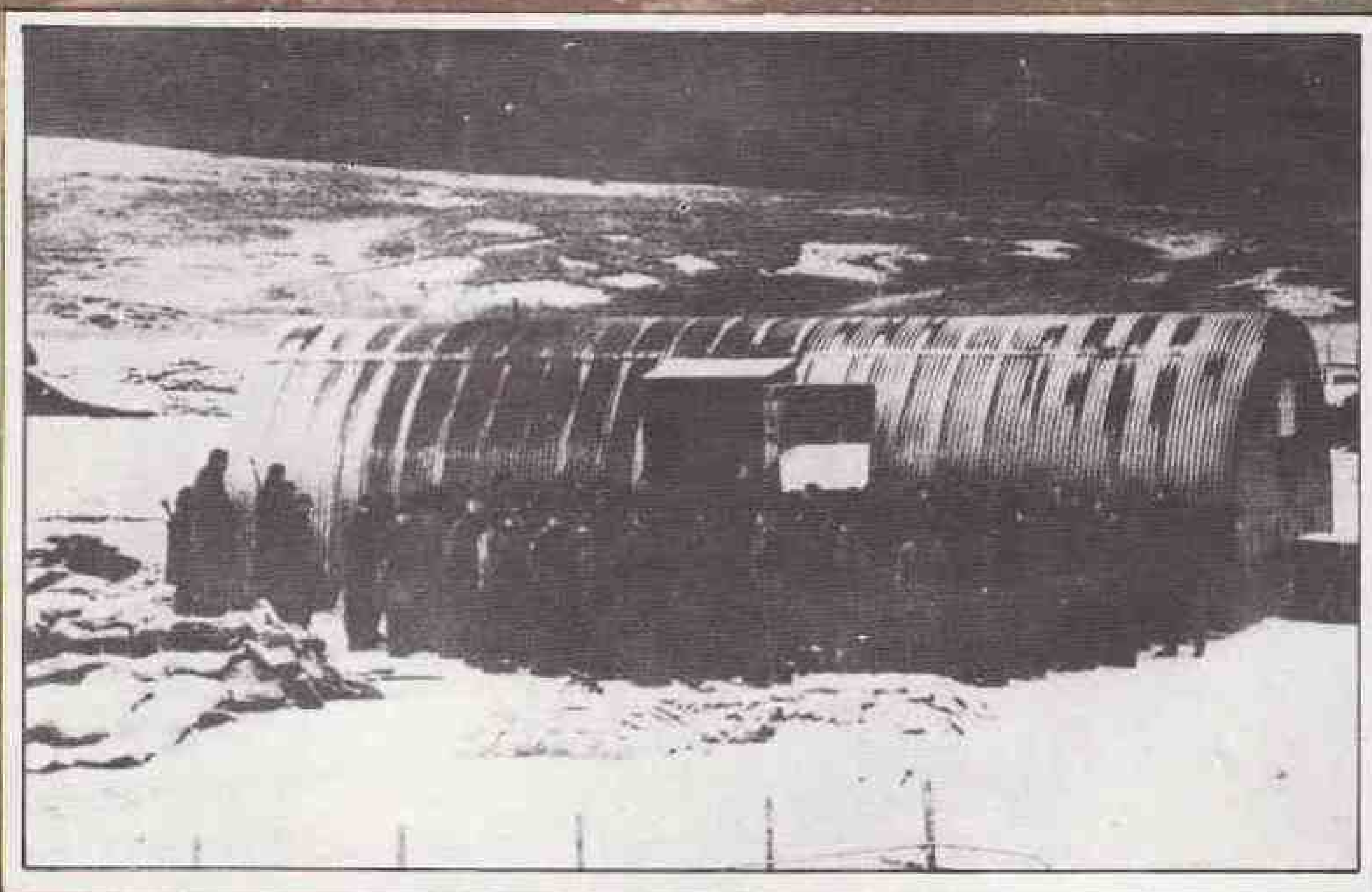
Tenían una buena razón para estar preocupados. En el primer día en tierra, el poderío aéreo argentino había quedado demostrado, hundiendo la fragata **Ardent** y averiando otras. Como consecuencia, el almirante Woodward ordenó que toda descarga de provisiones vitales se realizara de noche. La menor cantidad posible de buques de abastecimiento debía quedar en el estrecho de San Carlos durante las horas del día y en cambio debían dirigirse mar afuera para recargar en el área logística y volver bajo la seguridad de la noche. Muchas veces no podían completar el viaje en horas diurnas, por lo que los programas de desembarco se veían seriamente alterados. En consecuencia, había pocas provisiones de todo, desde munición hasta combustible para helicópteros. Lo triste era –según admitieron oficiales superiores después de la guerra– que los ejércitos de paz olvidan lo fácil que resulta que los sistemas de abastecimiento funcionen mal, o directamente se interrumpan, cuando la acción se endurece.

El teniente coronel Hellberg, comandante del Regimiento Logístico de la 3ª Brigada Comando, fue uno de los que sobrellevó el peso de los problemas de abaste-

***Recuadro izq.:*** *Unos estaban más ansiosos por moverse que otros: este cráter de bomba motivó algunas sonrisas luego, pero en su momento fue muy cercano como para sentirse bien. Lo único a favor era que ahorraba el trabajo de cavar.*

***Recuadro der.:*** *Una vez impartidas las órdenes a las unidades que debían romper la cabeza de pauente, se informó al Comando 40 que debían quedarse en el lugar. Desde el comandante, teniente coronel Malcolm Hunt, hasta el más joven marine, la noticia le resultó contrariante. Pero Thompson se mantuvo firme, ya que consideraba muy seriamente la posibilidad de un contraataque argentino y así quiso dejar una de sus mejores unidades en la cabecera de playa.*







*Mientras los helcópteros maniobraban como gaviotas, el fortalecimiento de las fuerzas proseguía. La única respuesta a los ataques aéreos era cavar y seguir cavando.*
***Recuadro izq.:*** *Un paracaidista, más pesimista que la mayoría (¿o demasiado ocupado para preocuparse?) se deja puesto el casco y mantiene a mano su arma mientras trabaja en la blanda turba. Algunos conservaban un sentido de la proporción.*
***Recuadro der.:*** *El teniente Malcolm Duck de la Compañía X del Comando 45 (centro) disfruta un cigarrillo mientras él, el* ***cabo Phelps*** *y el marine Pete Jenkins intentan enterrar el comando de su tropa.*

cimiento. Su primer contratiempo surgió cuando los buques de abastecimiento fueron llevados a mar abierto el 21 de mayo. No hubo tiempo de llevar a tierra todos sus abastecimientos y los equipos de apoyo, incluyendo un hospital de campaña completo. No se lo volvió a ver hasta el 1° de junio. Además, el MV **Elk**, uno de los buques logísticos de Hellberg, que llevaba a bordo toneladas de explosivos y municiones, fue alejado del área de desembarco, en particular porque significaba un peligro para los buques vecinos durante los ataques aéreos y en parte porque su pérdida hubiera resultado fatal para las fuerzas en tierra.

Hellberg dependía completamente del arribo a tiempo de provisiones por vía aérea y marítima, ninguna de las cuales controlaba directamente. Cada pedido tenía que ser canalizado por el Comando de la Brigada, que lo ubicaba en una lista de prioridades. Los requerimientos logísticos siempre quedaban más abaj en la lista que los abastecimientos de guerra.

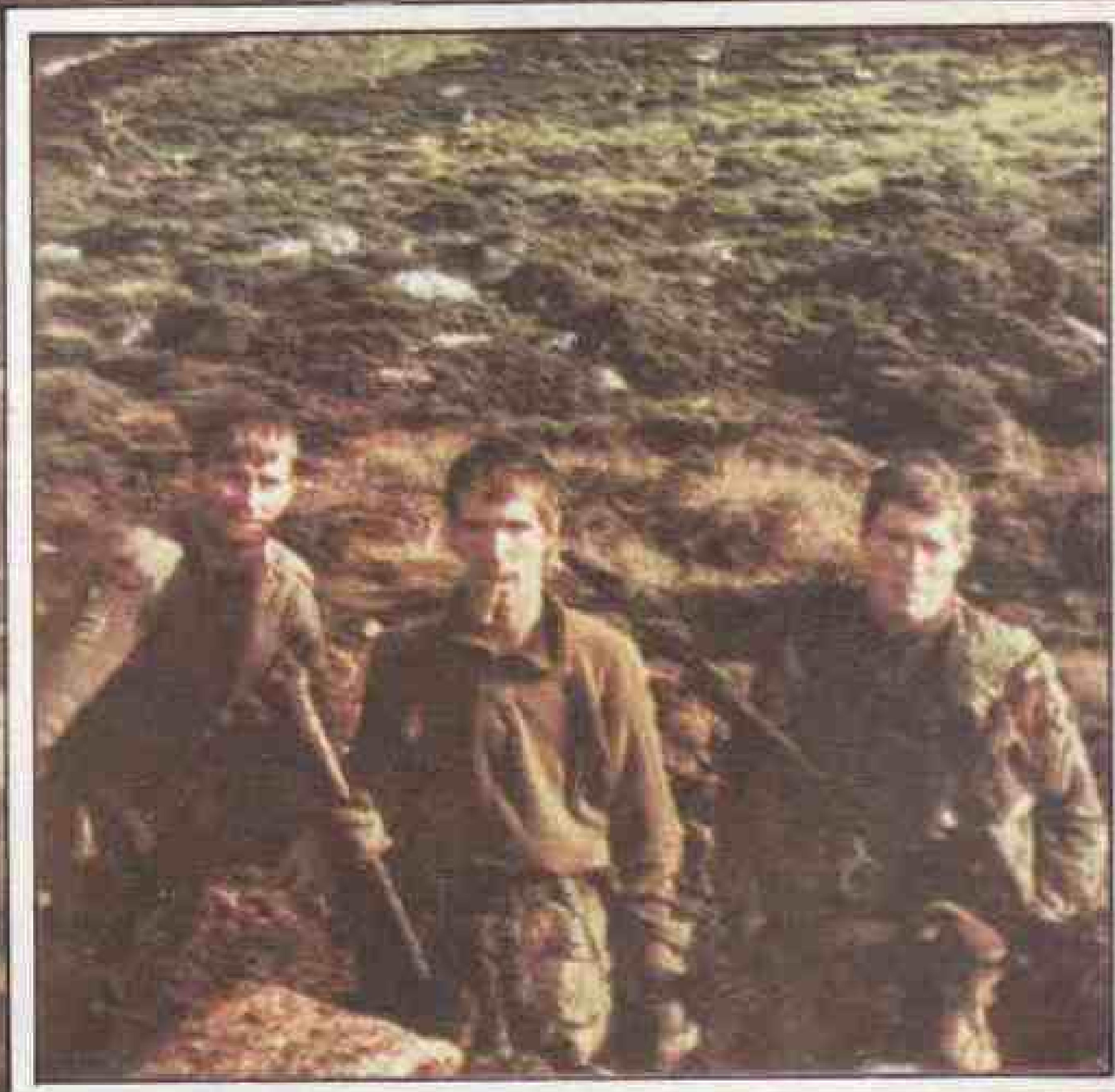
Un problema típico de los que debía resolver Hellberg, aparentemente pequeño pero crucial era el de los bidones. La Task Force tenía una aguda escasez de estos humildes elementos, probablemente porque alguien en un escritorio en Londres había decidido que el reabastecimiento de combustible de tanques flexibles era el mejor método para las modernas unidades de combate. En realidad casi todas las unidades necesitaban recargar combustible en la situación y el lugar por los que se encontraba en ese momento, ya fuera a 400 metros de altura en los montes Sussex o a kilómetros de distancia en una de las sendas que atravesaban las islas. Había muy pocas unidades operando fuera o en los alrededores de San Carlos, que no pudieran ser consideradas en algún sentido como en la "línea del frente" y que pudieran darse el lujo de volver para reabastecerse de un gran tanque de combustible.

La demanda de combustible nunca podía ser satisfecha, cada unidad tenía su propio generador, al igual que cada batería de Rapier. Los Volvo BV (vehículos para nieve) y las lanchas consumían el contenido de muchos bidones. La ironía era que en los buques en el área logística abundaba el combustible. El problema era llevarlo a tierra, tarea que se cumplía principalmente mediante grandes tanques rígidos sobre flotadores. Su contenido debía ser luego laboriosamente transferido manualmente a una cantidad inadecuada de bidones.

Si había un sentimiento de frustración al nivel de Hellberg después de los desembarcos, el general Thompson, en esta etapa a cargo de todas las fuerzas de tierra, probablemente soportó la peor semana de su carrera profesional.

Tenía la impresión de que su tarea consistía simplemente en defender la cabecera de puente hasta que







*Arriba:* *Cuando el 3º de Paracaidistas partió para Teal Inlet las líneas de comunicación se extendieron como nunca. No obstante, los hombres conservaban su buen ánimo, sabían que ésta era la primera etapa de su camino de retorno a casa. Sólo que tenían que caminar 150 km y reconquistar las Malvinas antes de lograr el baño caliente que todos deseaban desesperadamente.*

llegaran los refuerzos, bajo la forma de la 5ª Brigada, más su oficial superior, el general Jeremy Moore. Pero ahora la opinión pública en Inglaterra se empezaba a mostrar preocupada por la falta de progreso. La idea de la fuerza de desembarco embotellada y vulnerable en San Carlos, mientras los buques eran alcanzados uno tras otro, estaba minando seriamente la confianza en el manejo del gobierno de la campaña.

Downing Street (la residencia del primer ministro), vía Northwood, empezó a preguntar con impaciencia cuándo se movería Thompson. Este, correctamente, respondió que no se movería hasta que se completara la operación de suministros, que se estaba desarrollando tan lentamente. Sólo entonces los helicópteros estarían disponibles para transportar a sus hombres adelante.



*Abajo:* *Una nueva forma de entregar la carga, bautizada "Vertrep" por las palabras inglesas "vertical replenishment" (reabastecimiento vertical). No podía durar para siempre.*

Sólo entonces su base estaría suficientemente provista para que las unidades entraran en batalla al final de las estiradas líneas de abastecimiento.

El 24 de mayo, en una reunión de oficiales superiores, Thompson sólo pudo ofrecer dos cosas: el SAS estaba operando ya en monte Kent y luego avanzarían al lugar las unidades principales. Goose Green era meramente una opción. Los comandantes volvieron a sus unidades tratando de idear una forma de mantener ocupados a sus hombres.

En cierto sentido, la semana después del desembarco fue una batalla en sí misma; después de unos pocos días, el frío y la incomodidad se volvieron una seria amenaza. Dos veces al día, al amanecer y al atardecer, los hombres eran puestos en alerta, movilizados hasta sus posiciones con las armas listas para un caso de ataque.

Así pasaron los días, con los hombres en la costa sintiéndose curiosamente remotos del drama que tenía lugar en el agua. Por supuesto que gritaban cuando un avión argentino era derribado por misiles, fuego de artillería o Harriers, pero era más bien como mirar un filme de guerra antes que estar realmente en guerra. Esto fue así hasta la noche del 27 de mayo.

Mientras caía la tarde, dos Skyhawks pasaron aullantes y sin previo aviso sobre el Establecimiento San Carlos y lanzaron dos bombas frenadas por paracaídas. Cayeron en medio de la posición ocupada por el Comando 40 y explotaron, matando a dos hombres e hiriendo a otros tres. Pero mucha de su potencia fue absorbida por la blanda turba.

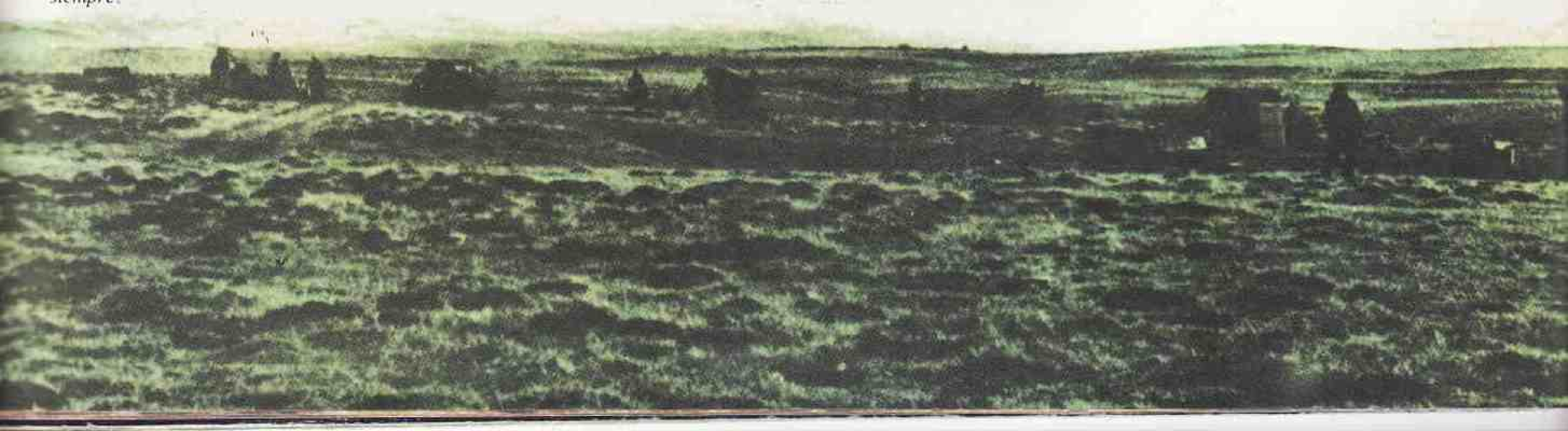
## Cirugía bajo ataque aéreo

Mientras tanto, del otro lado de bahía Ajax, tres Skyhawk lanzaron doce bombas frenadas sobre el área de Hellberg. Felizmente sólo explotaron cuatro, pero afectaron la cocina del regimiento y al 45º Comando, matando a seis hombres e hiriendo gravemente a otros 26. De haber ocurrido media hora después, cuando la cocina hubiera estado en plena actividad, el número de bajas hubiera sido incalculable. Otra de las bombas explotó entre la munición de 105 mm y de 81 mm, y junto con la provisión de municiones del 45º Comando siguieron explotando toda la noche.

Tres bombas hicieron impacto en el hospital principal de campaña, una de las cuales pasó a través para salir por el otro lado y las restantes se alojaron en el mismo edificio. Ninguna explotó. Si hubieran detonado, la mitad del regimiento habría caído. Uno de los hombres de Hellberg resultó muerto por el fuego de los cañones de un Skyhawk cuando disparaba a un avión con su ametralladora.

Durante todo el ataque continuaron llevándose a cabo las operaciones quirúrgicas. Con el impacto, unos ganchos enmohecidos cayeron del techo de donde funcionaba el hospital, junto con nubes de polvo. Pero sólo uno resultó herido y un prisionero argentino sufrió una infección en su herida por el moho.

Era un mal momento para tal interrupción, porque la batalla por Darwin y Goose Green ya había comenzado. Las bajas del 2º de Paracaidistas enseguida invadirían el lugar.



# Buscando la noticia

**La esencia del éxito en una guerra es el secreto. La esencia de un periodismo de éxito es la información.**
**Así decían las normas distribuidas a los periodistas embarcados con la Fuerza de Tareas y naturalmente un conflicto tan obvio no tardó en manifestarse.**

Los norteamericanos vieron la guerra de Vietnam por televisión en horarios centrales, lo que eventualmente tuvo enormes repercusiones políticas, pero la lucha por las Malvinas constituyó un acontecimiento totalmente diferente desde el punto de vista informativo.

Por razones técnicas y de seguridad la mayoría de los reportajes televisivos que se difundieron en Gran Bretaña consistían en textos leídos ante una imagen fija que hacía de fondo, a menudo una simple fotografía del enviado especial. La guerra de las Malvinas fue una guerra de escritores, con periodistas de diarios, radios y televisión siguiendo tenazmente el paso de las tropas, sea en reposo o sobre el terreno, manipulando cuadernos de notas en vez de armas.

En la Argentina las informaciones sobre la guerra fueron básicamente convencionales, aunque los periodistas debieron hacer frente a las restricciones inherentes a un gobierno militar. En las semanas que siguieron a la invasión los medios tuvieron una tarea fácil creando una excelente imagen de la Junta a favor del éxito de la operación.

Después de la llegada de la Fuerza de Tareas a la Zona de Exclusión a fines de abril y especialmente después del establecimiento de la cabeza de puente, la labor fue más delicada: guiar a la opinión pública hacia la realidad de una derrota de la manera más gradual posible y encontrar excusas para los graves errores de juicio cometidos por los militares.

Sin embargo, la experiencia de los reporteros británicos que se embarcaron con la Fuerza de Tareas constituye toda una historia en sí misma. A doce mil kilómetros de su país y en condiciones que les producían una enorme frustración, consiguieron, a pesar de todo, transmitir el drama de esos extraordinarios meses de comienzos del verano a la ansiosa opinión pública británica.

### "Exclusiva"

Un cuarteto de periodistas británicos, incluidos Simon Winchester del "Sunday Times" y Kent Clark del "Daily Telegraph" superaron al resto de Fleet Street con una exclusiva, al encontrarse en Puerto Stanley cuando desembarcaron los argentinos. Se hallaban en el hotel "Upland Goose" después de haber volado a las islas para cubrir la historia de la incursión

*Abajo: La versión argentina: un kiosco en Buenos Aires en la etapa culminante del conflicto.*












de los chatarreros en Georgia del Sur, cuando oyeron el anuncio radial del gobernador Hunt sobre la inevitable invasión. Durante las operaciones los reporteros se mantuvieron pegados al piso de un chalet en el parque de la casa de gobierno para protegerse del nutrido tiroteo. Al día siguiente, el 2 de abril, el gobernador y su familia fueron expulsados, volando de retorno a Gran Bretaña. Tony Hunt, el hijo adolescente del funcionario llevaba un despacho de Simon Winchester oculto en uno de sus zapatos.

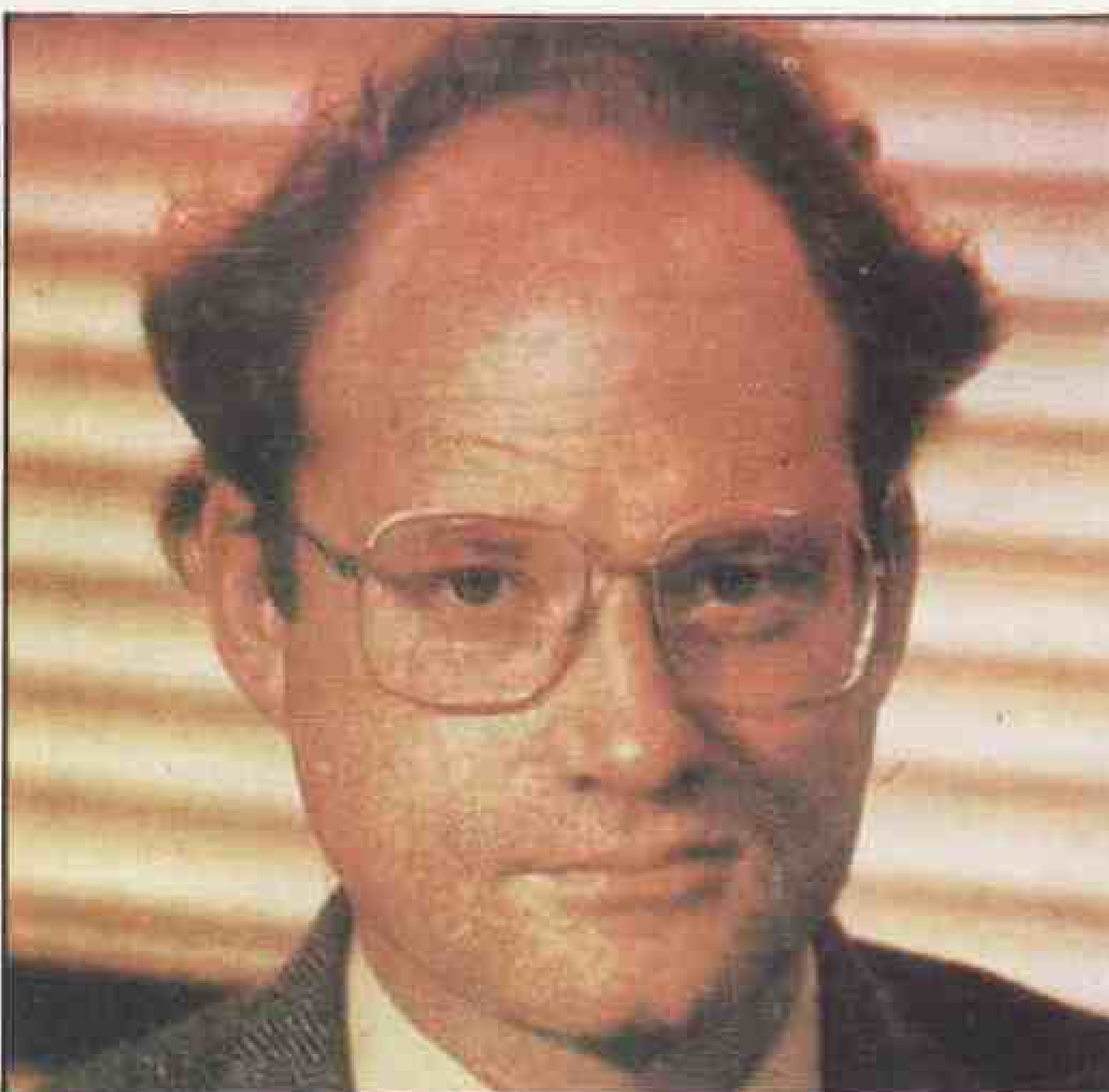
Durante todo ese día, luego de que los informes de las agencias desde Buenos Aires confirmaran la invasión, los teléfonos del Ministerio de Defensa no dejaron de sonar con pedidos de acreditación para embarcarse con la Fuerza de Tareas. De los centenares de solicitudes los pocos elegidos a quienes se les otorgó plazas representaban a catorce diarios, dos agencias, dos radios y dos canales de televisión.

Todos eran británicos. Treinta miembros de este contingente se embarcaron con la flota en Inglaterra y tres más se le unieron en la isla de Ascensión. Los dividieron entre el HMS "Hermes", HMS "Invencible" y el transatlántico requisado "Canberra". El "Hermes" y el "Invencible" zarparon de Portsmouth el 5 de abril y el "Canberra" con más de la mitad de los hombres de prensa a bordo los siguió desde Southampton el Viernes Santo, 9 de abril.

Equipados con pasaportes especiales, tarjetas de identificación, manuales de instrucciones, vestimentas protectoras y honorarias graduaciones militares, los representantes de los medios descubrieron muy pronto que sus anfitriones navales los consideraban una molestia y una responsabilidad suplementaria. Cuando se la consultó, la Armada no quiso llevar a la prensa en sus barcos. Todo el material tenía que ser canalizado por intermedio de los vigilantes funcionarios de prensa







***Arriba a la izquierda:*** *Winchester, del "Sunday Times" y Mather y Prime del "Observer". Fueron arrestados por los argentinos en Río Grande, el 13 de abril y alojados en la cárcel más austral del mundo, en Ushuaia. Allí pasaron el resto de la guerra bajo la falsa acusación de espionaje.*

***Abajo:*** *Brian Hanrahan de la BBC, un hombre modesto que probó ser de la madera requerida para corresponsal de guera, extremadamente sereno bajo el fuego.*

***Izquierda:*** *Robert Fox de la BBC, quien resumió el pensamiento de muchos de sus colegas cuando dijo que la guerra de Malvinas parecía un sueño.*

***Izquierda:*** *Caricaturas publicadas durante la guerra por la Sección Ilustraciones de la Real Infantería de Marina. Algunas eran la respuesta de los militares sobre lo que se decía de ellos en la prensa y una bienvenida diversión para hombres que prestaban servicios en el Atlántico Sur.*

*Entre los afiches que aparecieron durante los días de la guerra, estaba el de abajo. Ver la fotografía de su bandera, perforada a balazos, con la leyenda "Ahora a muerte". Causó impresión en la opinión pública británica. Esto, lo mismo que las manifestaciones masivas con banderas y carteles belicosos, fue tomado como una indicación de que la lucha sería muy dura.*




del Ministerio de Defensa, que pronto fueron conocidos entre los frustrados periodistas como los "policías del cerebro". Los cinco reporteros que se encontraban a bordo del "Invencible" tuvieron al principio la suerte de encontrarse bajo las órdenes del capitán J. J. Black, un hombre comunicativo que era servicial y organizó reuniones informativas en forma regular. Sin embargo no pasó mucho tiempo antes de que las frustraciones provocadas por la censura, el confinamiento en espacios reducidos y las dificultades para enviar material a Londres suscitasen un enfrentamiento. Los reporteros disputaban entre ellos y también discutían con el comandante del "Invencible".

En el "Hermes" desde el vamos no hubo ninguna posibilidad de hacerse ilusiones sobre una cómoda cooperación. El capitán Lyn Middleton no ocultó el poco entusiasmo que le provocaban sus huéspedes de la prensa y les restringió la información, instruyendo a sus oficiales para que hicieran lo mismo. El capitán Burne del "Canberra" también era abiertamente anti-prensa y dio a los periodistas los peores lugares de a bordo, unos compartimentos infestados de cucarachas.

Durante la larga navegación hacia el sur las restricciones a los reportajes eran severas y también incoherentes. Las informaciones disponibles provenían del Ministerio de Defensa, el comandante de la Fuerza de Tareas y los capitanes bajo cuyas órdenes navegaban. Algunas veces los nombres de los barcos podían ser mencionados, otras no. Las condiciones del tiempo a menudo también eran tabú. Sin embargo, para su gran fastidio los enviados especiales descubrían a menudo que informaciones que había omitido cuidadosamente, con gran contrariedad, eran difundidas abiertamente en Gran Bretaña pues habían sido suministradas por fuentes oficiales.

El envío de informaciones a Londres era un proceso largo y tortuoso. Primeramente tenían que ser grabadas por un operador en el centro de comunicaciones. El paso siguiente era establecer conexión con el satélite. A menudo había que repetir el texto debido a las interferencias y muchas veces una nota tardaba tres horas en ser transmitida. Las presiones empeoraron cuando el personal naval comenzó a resentirse debido al tiempo que insumían las transmisiones de la prensa. Como resultado de todo esto el capitán limitó el período de envío de los despachos periodísticos a las horas de la noche, lo que frecuentemente causaba que se perdiese todo una jornada antes de la publicación.

El "Invencible" y el "Hermes" llegaron a Ascensión el 16 de abril, pero la prensa recibió estrictas instrucciones de no mencionar su ubicación. A pesar de todos los fracasos y obstáculos los periodistas lo hacían lo mejor que podían y consiguieron algunos aliados. El "Canberra" llegó a la isla poco después que el "Hermes" y el "Invencible" y debía permanecer allí dos semanas y media. Los infantes de marina y los paracaidistas que se hallaban a bordo del transatlántico eran amistosos con la prensa, una diplomacia que habían aprendido en Irlanda del Norte.

Pese al equipo especial transportado por vía aérea a Ascensión, se demostró que era técnicamente imposible utilizar el satélite militar SCOT para enviar a Londres material para la televisión. Las notas de Brian Hanrahan y Michael Nicholson superaban a veces a las crónicas de la prensa escrita por varios días, pero enviarlas era una verdadera hazaña logística.

# Crisis para Thompson

**El brigadier Thompson tenía su estrategia claramente elaborada para montar el asalto principal a través de las Malvinas, desde San Carlos a Puerto Stanley. Pero sus consideraciones no habían incluido a los políticos que dejaba a la retaguardia –ni a los misiles Exocet argentinos– que se arrojarían contra él**

*El brigadier Julian Thompson debía decir de la campaña: "Yo sabía que debíamos concluir en Stanley, pero algunos de los planes era como ir a Londres dando la vuelta por el Polo".* **Abajo:** *Thompson (izquierda) conferencia con el mayor general Jeremy Moore (centro), en el Cuartel General de la III Brigada de Comandos, en el Monte Kent. Poco después de ese encuentro, la posición fue atacada por Skyhawks argentinos.*

Al romper la aurora en un cielo despejado, el martes 25 de mayo, cada hombre destacado en San Carlos, ya fuere en su trinchera individual o en su puesto de combate a bordo de los barcos que se hallaban en el estrecho, cada uno alerta estaba al tanto de lo que le esperaba. Era otro día de tiempo perfecto para volar, y también el Día Nacional de la Argentina, de modo que todo hacía prever otro gran ataque desde el aire.

En los buques, las tripulaciones se arropaban en sus capotes de tormenta, con las capuchas antiflama puestas. En tierra, los paracaidistas e infantes de Marina aprovechaban las primeras luces para encender sus cocinas de campaña y preparar el primer té del día.

El brigadier Julian Thompson, comandante de la III Brigada, se hallaba a la sazón a cargo de las fuerzas de desembarco porque el mayor general Jeremy Moore se hallaba aún en viaje hacia las Malvinas, a bordo del *Queen Elizabeth II (QE2)*, bajo estricto silencio de comunicaciones.

Thompson comenzó el día como de costumbre, haciéndose cargo de su puesto en el Cuarto de Operaciones, que en realidad era sólo un rincón en el intrincado laberinto de refugios subterráneos y tiendas camufladas ubicado en San Carlos Settlement que pasaba por Cuartel General de la Brigada. Se inclinó sobre sus mapas y se abocó a la tarea que lo tenía obsesionado desde hacía días: ya había asegurado la cabeza de playa, por tierra al menos, y ahora debía quebrar el frente y avanzar sobre Puerto Stanley.

En esencia su plan era el siguiente: aguardar la llegada de refuerzos de hombres, vehículos y abastecimientos que en esos momentos surcaban el Atlántico rumbo al Sur, y entonces montar un ataque directo a través de la Malvina Oriental, hacia Stanley. No veía la utilidad de dividir preciosos recursos en ataques de diversión, ya fuere hacia el Sur o hacia el Oeste. Stanley era el único objetivo que tenía real sentido militar.





El veía el avance en términos de un rápida serie de "saltos" en los que sus hombres serían transportados en helicópteros –los grandes Chinook– a través del accidentado terreno de la isla. Pero todo ello había cambiado para el momento en que el brigadier volvió a su bolsa de dormir, mucho tiempo después del anochecer del 25 de mayo.

## Nuevo ataque en el "Callejón de las bombas"

Los ataques aéreos comenzaron de la manera usual: el aullido de las sirenas de los barcos fondeados en el agua de San Carlos y el grito de "Rojo-Ataque Aéreo" transmitido por los equipos Tannoy de los buques y los aparatos de radio esparcidos por las colinas. Al principio pareció que las defensas, tanto las terrestres como las embarcadas, iban a tener un "buen día". La primera ola de anticuados Skyhawks argentinos fue interceptada mientras volaba sobre el mar, desde el noroeste, y rechazada después de que cuatro de ellos fueron derribados.

Pero el esquema cambió en las dos incursiones subsiguientes. La primera pasada llegó, como de costumbre, atronando a través del "Callejón de las bombas". Unos pocos segundos de terror, pero esta vez poco daño. Luego, la mayor parte de los Skyhawks y los Mirage que los acompañaban cambiaron de dirección y volaron bajo sobre las instalaciones de radar de las colinas de la Malvina Occidental y picaron desde el Norte del Estrecho, al parecer hacia el cerco de naves establecido por la Marina.

Fue un asalto feroz sobre los dos buques que estaban allí de vigilancia, el *HMS Coventry* y su custodia armada con misiles Seawolf, el *HMS Broadsword*. La mayoría de las bombas fue arrojada sobre el *Coventry* que, a pesar de su valiente y efectiva defensa, fue rápidamente hundido.

Mientras el *Coventry* se iba a pique, dejando desguarnecido el extremo Norte del Estrecho, dos Super Etendard, armados con los temibles misiles Exocet, volaron sobre el corredor abierto hacia un gran barco que se dirigía hacia allí, que había sido identificado por los servicios de Inteligencia argentinos como un objetivo de alta prioridad: el portaaviones *HMS Invincible*.

Ese era el momento en el que la Argentina había soñado. Hundir al portaaviones *Invincible* en el Día de la Patria habría restaurado su orgullo puesto gravemente en peligro, si no malogrado, todo el esfuerzo británico. De hecho, fue naturalmente el *Atlantic Conveyor* el buque, primero malamente averiado y luego hundido, por los letales Exocet.

Poco más o menos a la misma hora temprana de la tarde, el brigadier Thompson era convocado a bordo del *HMS Fearless*, buque insignia de la fuerza de desembarco, para comunicarse vía satélite con los cuarteles generales de Northwood. El mayor general Richard Trant apareció en línea y, en cuestión de minutos, había puesto cabeza abajo todo aquello en que había estado trabajando Thompson. Trant tenía órdenes: ni sugestiones ni pedidos, órdenes. La exigencia de Londres era simplemente ésta: atacar en Prado del Ganso y avanzar sobre Puerto Argentino.

## La estrategia de Thompson en ruinas

Todavía no se ha puesto en claro qué llegó primero, si las órdenes de avanzar o las noticias del hundimiento de *Atlantic Conveyor*. De cualquier forma que haya sido, las dos cosas juntas arruinaron la estrategia inicial de Thompson, porque el *Atlantic Conveyor* llevaba a bordo los poderosos helicópteros "Chinook" y asimismo otros nueve aparatos similars "Wessex". Todos se perdieron salvo un "Chinook", juntamente con equipos tales como tiendas de campaña para 4.000 hombres. Fue el desastre logístico más grande de toda la guerra, y le costó a Thompson el elemento vital de su estrategia para transportar a sus hombres a través de las Malvinas. Se le dieron simplemente órdenes de avanzar y combatir, pero sin medios efectivos para colocar a sus hombres en posición .

Ese dilema nunca fue considerado en Londres. Allí, la presión política para que "se hiciera algo", para que se obtuvieran resultados, fue siempre intensa. Gran Bretaña había perdido cinco buques y los políticos exigían un éxito a cambio. Había presión creciente de que hubiera acción antes de que las Naciones Unidas ordenaran un cese del fuego que dejaría a Londres con nada, aparte de la cabeza de playa.

En la noche del 26 de mayo, el Segundo de Paracaidistas descendió por las laderas de las Montañas Sussex, hacia el Sur, para librar la batalla por Prado del Ganso. Al alba del 27 de mayo, el Tercero de Paracaidistas y el 45° Comando cargaron con sus mochilas para comenzar lo que pasaría a ser una famosa caminata hacia el Norte y el Este, en dirección a Stanley.

Thompson, en su atestada tienda de campaña de San Carlos, mantenía sus pensamientos, en su mayor parte, para sí mismo. No eran pensamientos felices. Los políticos y la alta jerarquía castrense habían forzado su mano, pero la responsabilidad era ahora solamente suya. El único sentimiento reconfortante era una fe enorme en las cualidades de los hombres que estaban luchando entre las turberas y los páramos rocosos.

# Esperando ser rescatados

**La vida bajo la ocupación tendió a empeorar hacia fines de abril y principios de mayo: para los isleños el fin de su drama no estaba aún a la vista. Uno de ellos observó que, pese a que los argentinos habían proclamado que iban a elevar el nivel de vida, "nos parece que vamos hacia atrás".**

**abajo:** *Los isleños observan los vehículos acorazados argentinos en Puerto Argentino La sola presencia de equipos y personal militares era intimidatoria. Había pilas de municiones por toda la ciudad, y partidas ridículamente numerosas de soldados penetraban en las casas para obtener informaciones, esgrimiendo amenazadoramente sus armas.*

"Primero de mayo. Esta mañana fuimos literalmente arrojados de nuestras camas por aterradoras explosiones. Sintonicé la BBC para saber qué había pasado, pero estaban trasmitiendo el más inútil programa sobre control de la natalidad que haya escuchado. Eventualmente, alrededor de las 5,30 propalaron noticias de que nuestro aeropuerto había sido bombardeado por Vulcans. Preparé té y esperé la luz del día, la que llegó junto con un enjambre de Harriers que arribaron por la boca del puerto, volando a increíble velocidad a ras del mar".

John Smith, residente de Puerto Stanley, se distiende coleccionando estampillas. Bajo la ocupación argentina tenía un pasatiempo extra; llevaba un diario. La anotación del primero de mayo es una de las más completas.

"El agua y la tierra hervían bajo su fuego de cañón (de los Harriers), luego arrojaron sus bombas en el aeródromo. En diez segundos todo había terminado, sólo un prolongado y poderoso estallido y un ruido atronador luego, silencio absoluto y un gran palio de humo suspendido sobre el campo aéreo".

"Esos primeros cuatro días de mayo tuvieron una extraña cualidad, fueron algo así como un sueño para los isleños que permanecieron en la capital. Familias que creyeron que sus hogares eran particularmente vulne-



**A la derecha:** *soldados argentinos posan con aire de confianza, pero aún en las primeras semanas de ocupación los isleños pudieron detectar indicios de deterioro en su moral. Algunos se veían extremadamente jóvenes y otros evidenciaban estar exhaustos al llegar, después de la marcha de seis kilómetros y medio desde el aeropuerto de Stanley a la ciudad.*





rables a los bombardeos o al cañoneo naval nocturno, se mudaron a casas de otros. Aquellos que se habían construido rudimentarios refugios los usaron, aunque eran un tanto estrechos'', anota John Smith, ''pero uno se siente mucho más a salvo a unos 60 centímetros bajo tierra''. El 3 de mayo, llegaron a Stanley noticias del hundimiento del *Belgrano*, que crearon menos euforia que shock ante la tragedia. El día siguiente, John Smith habla tanto de shock como de depresión por la pérdida del *Sheffield*. ''Cuando suceden cosas como ésa, nos golpea muy fuerte la realidad total de la situación en medio de la cual nos hallamos. Fui despertado a las 4,30, esta mañana, por otra incursión de los Vulcans sobre el aeropuerto. Muy estruendoso y alarmante''.

A esa altura, los argentinos dispusieron un toque de queda y los isleños lo respetaron. Los soldados tienden a abrir fuego contra cualquier luz que se filtre, de hecho contra cualquier cosa que se mueva, incluida la ropa puesta a secar agitada por el viento. La vida normal ha terminado para la mayor parte de los habitantes. La Marina Real bombardea intermitentemente la costa y hubo más incursiones de Vulcans. Los días y las noches pasan en una sucesión de zambullidas hacia el refugio, corridas hacia la casa para apuradas comidas y espera por las noticias de la BBC.

Quizá los momentos más alarmantes eran aquellos en que la artillería argentina comenzaba a disparar, porque era a menudo acompañada por un fuego indiscriminado y nervioso de ametralladoras que atravesaba las paredes de madera de las casas, errándole por poco a sus habitantes.

Afuera, en la campaña, la vida bajo la ocupación era aún más difícil. Los argentinos llegaron tarde a Port Howard, recién el 26 de abril, pero las experiencias de los habitantes fueron similares a las de los de otras poblaciones. Llegaban helicóptero tras helicóptero, llenos de tropas. Los soldados penetraban en cualquier edificio vacío, excavaban trincheras e instalaban cañones. Implantaban reglamentos, a menudo en un inglés cómico e incomprensible (el favorito en Pebble Island era: ''Antes de comunicarse por radio se debe llamar a las autoridades para que estén cuando usted llama''), disponían oscurecimientos e implantaban estrictos toques de queda.

A la inversa de los habitantes de Puerto Stanley, los de Port Howard se preguntaban cuándo los británicos se iban a acordar de ellos. Podían oír explosiones distantes y ocasionalmente algún avión volaba sobre la población. Los soldados corrían hacia sus hoyos gritando ''posiciones'' o ''aviones''. Estaban regularmente ocupados en prácticas con sus cañones antiaéreos de 105 milímetros. En Port Howard se rajó uno de los cañones y le encargaron a un isleño que lo reparara, pero éste deliberadamente hizo un trabajo ''de segunda''. Otras formas de resistencia pasiva incluían la ocultación de alimentos, los isleños pensaban que los británicos querían hacer morir de hambre a los invasores.

Como en toda situación no común, tampoco faltaron los momentos graciosos; para los isleños constituían oportunidades para sonreír, pero no mucho más. Las preocupaciones predominantes eran la seguridad y la conservación de la propiedad; mundanal quizá, pero ese aspecto se veía atemperado por un algo de fe. Nora Monk, viuda de Adrian Monk, bien conocida figura de Port Stanley, lo especificó en forma sucinta: ''Nunca dudamos de que la Task Force iba a llegar. Solamente 'cuándo' era nuestro siempre presente interrogante''.

# Lluvia mortal

Se lo conoce como CNA, cañoneo naval de apoyo A cualquiera que se halle en la playa, y sea tan desventurado como para estar en el lugar elegido para un bombardeo costero, le parecerá que se han abierto las puertas del infierno. La lluvia mortal proporcionó a los argentinos algunos de los peores días que les haya tocado vivir.

Encontrarse bajo un bombardeo de artillería puede estimarse, seguramente, como una de las peores maneras de pasar el tiempo que el hombre haya conocido jamás. La posibilidad de una muerte súbita o de recibir heridas se ve gravemente magnificada por una incapacidad absoluta de hacer algo para mitigar sus efectos, excepto haber podido atrincherarse profundamente con anticipación. Un soldado, bajo un bombardeo así, puede considerarse como víctima en el más lato sentido. Las palabras no pueden describir el estruendo aterrador y el estremecimiento de la tierra.



El cañoneo naval de apoyo constituyó una ayuda crucial en todas las operaciones terrestres británicas en las Malvinas. El problema era que no siempre se podía depender de él por cuanto la Marina Real, en ocasiones, disponía otras tareas para los buques con capacidad artillera. Durante el día, los destroyers y las fragatas se necesitaban para proteger a los portaaviones de eventuales ataques, fueron ellos aéreos de superficie o submarinos. Asimismo, empleaban las horas de luz para llegarse hasta las zonas de reparaciones y apoyo logístico de la Flota Real Auxiliar para reabastecerse. De cualquier manera, los intentos de concretar un CNA durante el día corrían considerable riesgo de provocar ataques aéreos y misilísticos de los argentinos.

Los buques *Ardent*, *Plymouth* y *Glamorgan* recibieron impactos mientras cañoneaban o se hallaban cerca de la línea de fuego. Consecuentemente, la mayoría de los CNA se efectuaba de noche pero, aun así, prioridad para otras misiones podía ser dispuesto por la Marina Real. Los buques llegaban tarde y se alejaban temprano de las posiciones de cañoneo, especialmente si estimaban que se hallaban bajo amenaza potencial de aviones, submarinos o embarcaciones rápidas de los argentinos.

No todos los destroyers y fragatas estaban capacitados para un CNA. Ninguna de las cuatro fragatas de la clase *Leander* o las dos del *Tipo 22* estaba artillada con cañones mayores que los Bofors de 40 milímetros, que no eran apropiados para ese tipo de operación. De los buques restantes, aquellos armados con misiles superficie-aire Sea Dart fueron los menos usados para los CNA. El contraalmirante John Woodward odiaba ver que esos buques fueran retirados de la cortina de defensa de sus portaaviones. El *HMS Bristol* jamás fue empleado para una CNA y los destroyers del *Tipo 42* lo fueron en muy pequeña escala, especialmente luego de la pérdida del *Sheffield* y del *Coventry*.

De modo que el peso de los CNA cayó sobre los destroyers de la clase *Country*, las fragatas *Tipo 21* y las modificadas *Tipo 12*. *Arrow*, *Avenger*, *Glamorgan* y *Yarmouth*, fueron los buques más populares entre las tropas de tierra y los que dispararon mayor cantidad de proyectiles en operaciones de cañoneo naval de apoyo.

## Los cañones

La artillería de esos buques se dividía en dos clases: los antiguos cañones de 4,5 pulgadas Mark-6, montados en una torrente doble en la *Clase Country* y en los barcos del *Tipo 12*, y los más modernos Mark-8, también de 4,5 pulgadas, totalmente automáticos, montados en torretas simples, de los barcos *Tipo 21* y de los destroyers *Tipo 42* y *Tipo 82*.

El Mark-6 tiene mayor poder de fuego porque con el montaje gemelo la cadencia de disparo es más rápida y la granada que se emplea es más pesada –55 libras, contra las 46 libras de las que disparan los Mark-8–. En todos los otros aspectos, el sistema artillero es má-

pobre que el de los Mark-8, cuyo cañón único dispara más rápido que un Mark-6.

Este último es un sistema mucho más pesado, lo cual constituye un detalle que los diseñadores navales tienen muy en cuenta, ya que los buques de guerra revelan una tendencia –con la que luchan constantemente– a ser también pesados de superestructura. Además, requiere mucho más esfuerzo humano para su operación y mantenimiento –otro factor importante para los ingenieros navales, que tratan de mantener bajos el costo y el tamaño de los buques de guerra–. El Mark-6 es también menos preciso que el Mark-8 y está menos integrado a los sistemas de información de combate de los barcos.

Sin embargo, cualquiera sea el sistema de cañones empleado, estos aparentemente escasos armamentos pueden producir el mismo potencial de fuego que un destroyer de la Segunda Guerra Mundial equipado con cuatro, seis u ocho cañones de 4,7 pulgadas. Más aún, esos cañones pueden realizar un bombardeo tres veces más pesado que una batería de seis cañones livianos de 105 milímetros de la Royal Artillery operando a cadencia de fuego sostenida. Un batallón de infantería, o unidad de similar importancia, apoyada por una batería de cañones livianos de 105 milímetros, siempre se considera feliz de tener también a un destroyer o una fragata en apoyo de su ataque.

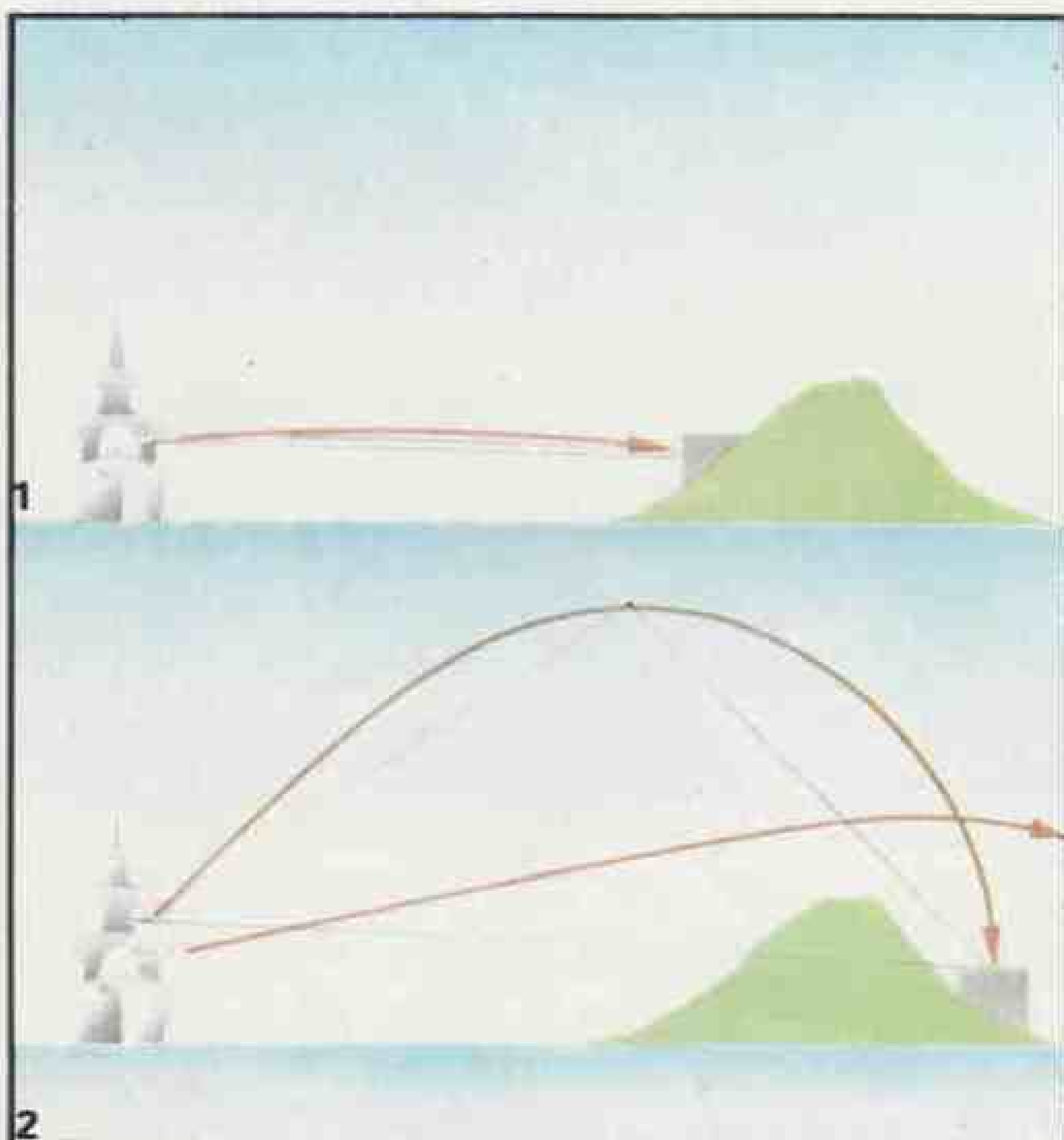
Los cañones de la Marina Real podían cubrir el total de la parte Norte de la isla East Falkland con su fuego y ningún objetivo en potencia, en ninguna de las islas, quedaba fuera de su alcance. Eso debe haber impresionado doblemente a los argentinos, ya que su significado era que ningún lugar del archipiélago podía considerarse invulnerable a un ataque de artillería. Por otra parte, las fuerzas argentinas no contaban con esa ventaja para sí mismas. Después de la caída de la posición Goose Green (Prado del Ganso)-Darwin su artillería ya no pudo alcanzar el Area de Mantenimiento de la Brigada de los británicos en las bahías San Carlos y Ajax. Desde luego, cualquier parte de las islas podía verse sometida a un ataque a tierra de los cazabombarderos argentinos, pero eso sólo podía ocasionar problemas temporarios, no comparables con el caos sostenido que provoca un bombardeo prolongado.

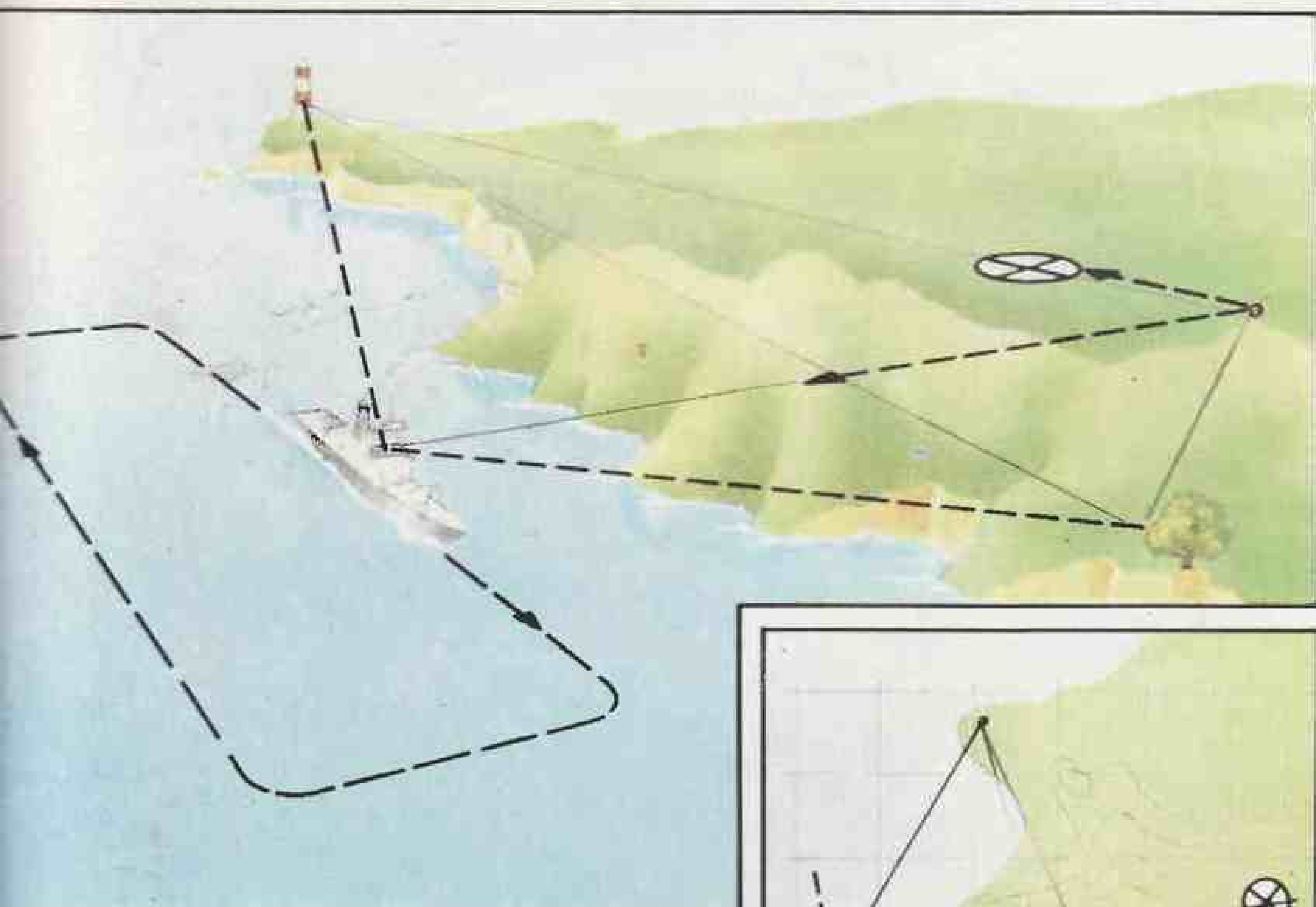
Otro beneficio producto de los CNA era la posibilidad de cubrir operaciones de las fuerzas especiales cuando la Real Artillería estaba fuera de alcance o no había sido desembarcada aún de sus buques de transporte. Ello significaba que cualquier fuerza especial que cayera en dificultades podía reclamar un bombardeo desproporcionadamente pesado para neutralizar la resistencia del enemigo o, como en el caso del raid contra Pebble Island, ayudar a destruir el objetivo enemigo. El CNA fue asimismo de considerable ayuda con su fuego de contrabatería sobre posiciones de la artillería argentina en todas las ocasiones en que los

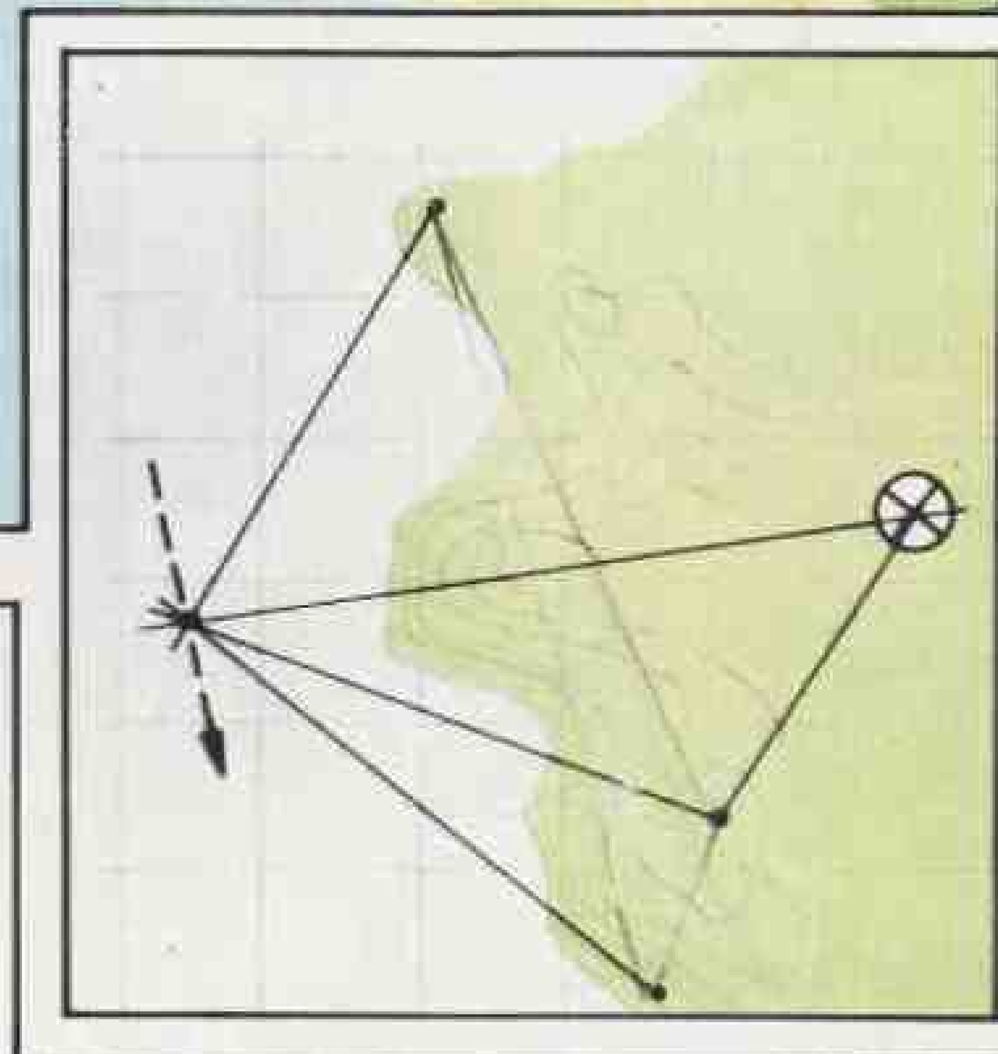


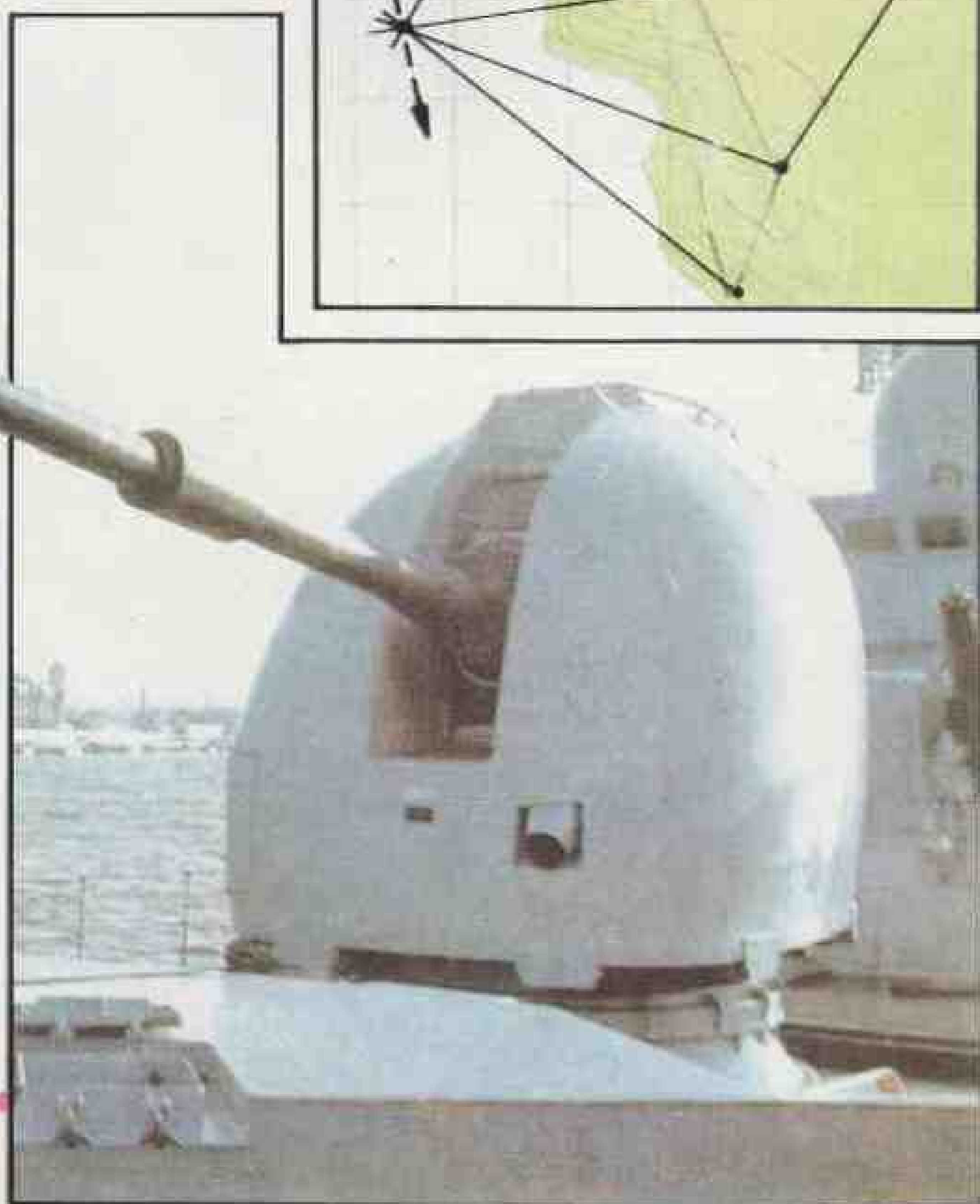
**Arriba:** *Una fragata de la Fuerza de Tareas, fotografiada desde el Canberra, mientras hacía práctica de fuego con su cañón de 4,5 pulgadas, durante la travesía hacia el Sur. Para las dotaciones de artillería naval la guerra de las Malvinas constituyó una oportunidad excepcional, dado que la práctica en tiempo de paz puede simular muy estrechamente todos los aspectos de la rutina de fuego, pero rara vez se emplea en ella munición verdadera. No existe nada que se asemeje a la realidad de las granadas de combate*

**A la derecha y abajo:** *Si un objetivo está en la línea de visión (1), el buque puede efectuar fuego directo, sin necesidad de tener un Oficial de Observación Avanzada (OOA). Pero, si el blanco está fuera de vista (2), se hace vital disponer de un OOA que transmita instrucciones sobre dirección y distancia. La trayectoria de la granada tendrá que ser elevada para alcanzar blancos. Por su propia seguridad, el barco que da el apoyo de fuego debe mantenerse en movimiento (3), estableciendo su posición continuamente en base a puntos de referencia en la costa.*







**Derecha:** *La precisión del tiro se ve grandemente facilitada si tanto el OOA como el barco cuentan con mapas idénticos del área del objetivo, el cual puede ser localizado mediante coordenadas.*

**Derecha:** *Esas bocas de los cañones van tapadas cuando no se usan, tanto por razones de presentación como para proteger el interior del caño de la corrosión.*

informes de inteligencia sobre esos emplazamientos fueron suficientemente buenos.

En general, los CNA fueron empleados únicamente para apoyar ataques y en un rol de refuerzo. La confianza estaba depositada en la Real Artillería, que no podía ser llevada a otros lugares como los buques de la Marina Real. La otra desventaja de los cañones navales era que si se registraba una falla en un sistema de ellos podía perderse la totalidad del poder de fuego del destroyer o la fragata en que se hallaran. En una batería, si un cañón fallaba quedaban los otros cinco disparando. Para solucionar ese problema, una fragata en CNA armada con el sistema Mark-8 debía ser apoyada por uno de los buques artillado con el sistema Mark-6, el que se haría cargo del bombardeo en caso de averías de aquélla. Ese esquema evitó, generalmente, embarazosas brechas en los CNA, pero globalmente, la confiablidad de los sistemas de cañones navales era buena.

En solo una oportunidad hubo una falla en el CNA lanzado por un barco armado con el sistema Mark-8, que no pudo ser reemplazado por otro con el Mark-6. Ocurrió durante el ataque del II de Paracaidistas durante las operaciones en Prado del Ganso y Darwin.

La fragata que había estado apoyando el ataque, la *HMS Harrow*, sufrió una falla en el sistema de retroceso, un problema de diseño común a todos los cañones Mark-8, que afortunadamente no tuvo mucha gravitación en el conflicto de las Malvinas, excepto en esa ocasión. En efecto, el destroyer o la fragata que debió haber reemplazado a la *Arrow*, con sus cañoneos Mark-6, se vio imposibilitado de hacerlo porque el alcance de ese sistema, más antiguo, es menor en unas dos millas marinas, –unos 3.700 metros– y Prado del Ganso quedaba fuera de su radio de acción. Por otra parte, no estaban disponibles otros barcos armados con el sistema Mark-8. Estaban manteniendo la cortina de defensa antiaérea indispensable en torno a los portaaviones y protegiendo a las buques del Grupo Anfibio de Tareas en agua de San Carlos. El poder de fuego artillero en Prado del Ganso fue reducido en un 78 por ciento al quedar un equipo de sólo tres cañones livianos de 105 milímetros en apoyo de la operacion

## Los responsables

Para su efectividad, los CNA dependen de la buena cooperación entre los diversos servicios armados. El contraalmirante John Woodward debía decidir de cuántos buques podía prescindir, mientras que los comandos superiores en tierra tenían que elegir qué lugar hacer mejor uso de ellos. Inicialmente, esa obligación recayó en el oficial a cargo del III Comando, brigadiero Julian Thompson y su consejero principal de artillería, el oficial al mando del 29º Regimiento de Comandos de la Artillería Real. Más tarde pasó a ser responsabilidad del comandante de las fuerzas de tierra en las Islas Malvinas (Falkland), mayor-general Jeremy Moore y su consejero principal, el comandante de la Artillería Real, coronel B.T. Pennicott.

El Cañoneo Naval de Apoyo fue un agregado crucial a la guerra terrestre en las Malvinas. Suministró más poder de fuego y mayor flexibilidad sobre un campo de acción mayor que los que podía suministrar la Real Artillería, aunque sin el mismo nivel de 24 horas de disponibilidad diaria. Además, ayudó a minimizar las bajas británicas al obligar a los argentinos a mantenerse en los abrigos en vez de pelear, parte del tiempo a! menos.

# Batalla en la noche por el Monte Longdon

La toma del Monte Longdon constituía uno de los objetivos esenciales en el plan de operaciones de la 3ª Brigada de Comandos para la noche del 11 al 12 de junio. Era la Fase 1 del plan conjunto de la división, para la liberación de Puerto Argentino. El tiempo empeoraba y el reabastecimiento de víveres y municiones planteaba grandes problemas para el futuro. Si querían ganar, los británicos debían, imperativamente, apoderarse lo más pronto posible de las crestas que dominaban la capital. El 3° de Paracaidistas acogió con alivio sus órdenes para el asalto al Monte Longdon.

El objetivo asignado no se les ofrecía ciertamente en bandeja. Más tarde, el estudio de los mapas pormenorizados tomados a los argentinos, y los interrogatorios a los prisioneros, pusieron en evidencia que la montaña estaba defendida por el Regimiento 7 de Infantería completo, reforzado por elementos especializados y por tiradores de élite de la 601ª Compañía de las Fuerzas Especiales argentinas y de la Infantería de Marina. Los francotiradores argentinos utilizaban muy bien sus aparatos de mira nocturna con ampliación de imagen. Además, el Monte Longdon estaba protegido por numerosos campos de minas.

Los argentinos, por otra parte, habían construido bunkers y acondicionado refugios individuales a todo lo largo de las pendientes, a menudo muy empinadas. Disponían, en apoyo de sus soldados de infantería, de morteros pesados de 120 mm, de ametralladoras Browning de 7.62 mm y de 12.7 mm, de cañones sin retroceso de 105 mm y de lanzamisiles antitanques. Con toda evidencia, cada una de sus posiciones había sido objeto de una seria apreciación y los planes de fuego de la artillería y de los morteros habían sido cuidadosamente estudiados. El Monte Longdon constituía, en efecto, para ellos, el cerrojo de las defensas de Puerto Argentino. Para salvaguardarlo, estaban dispuestos a batirse por largo tiempo y con encarnizamiento.

Para los británicos, la conquista del macizo no podía hacerse más que a "saltos de pulga", viniendo desde el Oeste, y la configuración de la cima impedía atacar con más de una compañía a la vez. Ninguna maniobra de desbordamiento era posible debido a la existencia de un vasto campo de minas al Sur y de posiciones argentinas en Wilson Ridge, al Este. La cumbre del Monte Longdon dominaba una extensión de varios kilómetros de terreno descubierto, lo que se agregaba a los peligros de los movimientos de noche.

Desde hacía cerca de dos semanas, patrullas de reconocimiento vigilaban esa eminencia que dominaba la llanura desde sus 180 metros, y tenían desde entonces la casi certeza de haber localizado todos los emplazamientos probables de los campos de minas antiper-

***Debajo:*** *Un soldado argentino muerto durante los combates de la noche del 11 al 12 de junio en el Monte Longdon. El 3er. Batallón de Paracaidistas británico tuvo 23 muertos y más de 40 heridos. Fue la acción más costosa de la campaña.*



sonal. Habían observado que el sistema defensivo argentino se apoyaba en dos posiciones principales. Una, que recibió el nombre en código de "Full Back" (zaguero o defensor en fútbol o en rugby), se encontraba al este de la cima; la otra, "Fly Half" (medio apertura en rugby), estaba en una cresta vecina, en el borde oeste de la cima. Esta última estaba concebida para abrigar un PM y ser fuertemente defendida. Desde los nidos de ametralladoras pesadas y los puestos de tiradores de élite se defendían los accesos a "Full Back". Continuando con el vocabulario de rugby, la línea de partida del asalto y de reagrupamiento fue llamada "Free Kick" (tiro libre), y la cara Norte de la cima bautizada "Wing Forward" (tercera línea). La línea de partida estaba constituida por el borde Este de la posición de ataque, en la orilla Oeste de un riacho que fluye de Sur a Norte hacia el río Murrel.

El plan de operaciones era a la vez simple y flexible. Moviéndose por itinerarios distintos, con los exploradores de la Compañía D como guías, el PM operacional y las compañías A, B y C debían aproximarse de noche a su objetivo. Las Compañías A y B efectuarían luego un movimiento de pinzas por el Norte y por el Sur, sobre "Full Back" y "Fly Half". La Compañía C se mantenía en reserva.

## Sorpresa fallida.

Un fuego de apoyo muy intenso debía ser suministrado por el **Avenger**, por la 79ª Batería del 29º Regimiento de Artillería de los Comandos, y los morteros y ametralladoras de la compañía de apoyo del regimiento, que había recibido la orden de establecer dos bases de fuego, una en la Cota 300, al Oeste de la elevación, y la otra en la línea de partida "Free Kick". El apoyo de los ingenieros estaría asegurado por la segunda sección del 9º Escuadrón del Cuerpo de Ingenieros Paracaidistas. Los zapadores habían proporcionado, además, para la defensa de la base de fuego de la Cota 300, la dotación de una ametralladora Browning de 7.62 mm, destinada a contrabatir a una ametralladora argentina del mismo calibre instalada, según se sabía, hacia el Suroeste, sobre las Two Sisters (Dos Hermanas). Two Sisters era, precisamente, el objetivo asignado al 45º Comando para esa misma noche.

Un observador avanzado de artillería acompañó a cada una de las compañías, el capitán McCracken con la B y el teniente Lee con la A. La Compañía B tenía además un oficial para reglaje del fuego de morteros; la

***Al lado:*** *El "briefing" de una sección británica antes del asalto al Monte Longdon.*
***Debajo:*** *Evacuación de un herido, en el Monte Longdon. La artillería argentina trataba duramente y sin tregua a las posiciones británicas.*
***Encuadrado:*** *El último refrigerio antes del ataque.*





A tenía dos. Una vez bajo control el Monte Longdon, la maniobra ideada era poner en la vanguardia a la Compañía C, en dirección a Wireless Ridge (Colina del Inalámbrico), lo que no pudo realizarse pues Tumbledown no cayó esa noche, y porque esa posición dominante abarcaba todo el sector, Wireless Ridge en particular.

La línea de salida fue franqueada hacia las 21.00 hora local. La aproximación requirió cuatro horas de marcha de infiltración nocturna, por varios itinerarios. Durante el cruce de la línea de partida la luna se había levantado por el Este del Monte Longdon, revelando la naturaleza quebrada del terreno y la importancia de los accidentes naturales. El movimiento desde el área de concentración hasta la línea de partida se hizo sin tropiezos. Sin embargo, un incidente estuvo a punto de comprometer la misión e hizo modificar su ruta de aproximación al mayor Mike Argue, que mandaba la Compañía B. Al colocarse en posición para el avance, uno de los grupos de apoyo de fuego del batallón (ametralladoras y MILAN), se abrió del orden de marcha de la columna y fue seguida instintivamente por una parte de la 5ª Sección y la totalidad de la 6ª. De ello se derivó una pérdida de contacto con el grueso de la compañía de unos 30 minutos. Para recuperar el tiempo perdido, el mayor Argue decidió aproximarse a su objetivo en línea recta desde el Oeste, es decir, muy al Sur del camino previsto y a derecha de la Compañía A

El brillante claro de luna obligó a la Compañía B a reajustar rápidamente sus planes. Las secciones recibieron la orden de marchar lo más aprisa posible, al abrigo del relieve y aprovechando la buena visibilidad del momento. La formación de asalto adoptada fue bastante poco ortodoxa: tres Secciones de fusileros de descubierta y un PM de compañía ligeramente a retaguardia, por la izquierda, con la 6ª Sección sobre la derecha para atacar llegando desde el Suroeste, y las Secciones 4ª y 5ª al Oeste y al Noroeste, pero con la 4ª recostada más sobre la izquierda.

Tan pronto estuvo al pie delas escarpaduras, la 5ª Sección se desplegó de frente y en profundidad para aprovechar los mejores reparos, pero la 4ª se encontraba todavía a más de 600 metros de las trincheras enemigas. Fue entonces cuando el cabo Milne, jefe del grupo avanzado de combate que cubría el flanco izquierdo de la 4ª Sección, pisó una mina antipersonal resultando gravemente herido. La ventaja de la sorpresa estaba perdida.

## En una situación crítica

Los argentinos reaccionaron mediante nutrido fuego de artillería, de morteros y de ametralladoras, por esa vez relativamente poco preciso. La 5ª Sección estaba para entonces bien a cubierto por los peñascos, y la 4ª se lanzó a través del campo minado para aproximarse lo más posible al adversario. Las seis secciones iniciaron el asalto al mismo tiempo. Ocuparon "Fly Half" sin combatir, habiendo lanzado granadas a su paso en una cantidad de refugios enemigos. En la oscuridad, los atacantes rebasaron sin verlo a un bunker en el que se hallaban al menos siete soldados argentinos, que abrieron fuego a espaldas de la 6ª Sección, antes de ser reducidos.

Después de haber atravesado "Fly Half" en dirección al Este del macizo, la 6ª Sección cayó bajo un fuego, muy preciso de fusiles y armas automáticas. Perdió 8 hombres en algunos instantes. El jefe de la sección pidió autorización para marcar un compás de espera, para reorganizarse y ocuparse de los heridos, lo que le fue concedido. Pero, al mismo tiempo la compañía le informó sobre la situación crítica de las Secciones 4ª y 5ª, y de lo que tendría que avanzar a breve



*Encima:* *El 3° de Paracaidistas británico hizo 39 prisioneros. Aquí se ve una hilera en el suelo boca abajo, para el registro. En seguida serán transferidos al CG de la brigada.*

plazo para apoyarlas con su fuego. En la parte Norte de "Fly Half", la 4ª Sección había efectuado un movimiento de ascenso sobre el flanco izquierdo de la 5ª y, durante un instante, uno de sus grupos se había mezclado con los hombres de la otra sección. En el curso de ese avance, la 5ª Sección había sufrido el fuego de ametralladoras de 7.62 y de 12.7 mm. A su vez, la compañía emplazó un grupo de ametralladoras algo más arriba, entre los peñascos, donde se encontró mejor situada para disparar que la posición argentina, que fue rápidamente reducida a silencio por disparo de cohetes de 66 mm y de 84 mm.

Pero, apenas concretada esa acción, cayeron sobre la sección disparos de ametralladoras pesadas, provenientes de posiciones situadas en la cresta, un poco más al Este. Para reducirlas fue necesario un nuevo ataque de la sección, asegurando el apoyo de fuego el grupo propio de ametralladoras. Dos hombres, los soldados Gough y Gray, se avalanzaron hacia adelante lanzando sus granadas. La 4ª Sección, siempre sobre la izquierda, ligeramente más a retaguardia y fuera de contacto, tomaba entre tanto objetivos situados al Este y por encima de los elementos avanzados de la 5ª.

## Retirada

Cuando las dos secciones pudieron desembocar un poco más allá de "Fly Half", en el lugar donde las crestas rocosas se separan y donde la pendiente comienza a acentuarse hacia el Este, se les aparecieron a lo lejos los contornos de la posición llamada "Full Back". Pero, comenzaron a sufrir entonces un fuego nutrido proveniente de la extremidad Oeste de las posiciones defensivas de una compañía. Se decidió entonces atacar uno de sus puntos bien visibles, ocupado por una sección, armada por lo menos con dos ametralladoras ligeras FN, de 7.62 mm; un cañón sin retroceso y una ametralladora pesada de 12.7 mm. La posición estaba bien protegida, además, por una cortina de tiradores de élite equipados con aparatos para visión nocturna. A las primeras ráfagas, el jefe de la sección fue alcanzado en la cadera y su operador de radio en plena boca. No por eso los hombres aminoraron el fuego desde sus posiciones ni la radio dejó de transmitir, hasta que fueron relevados.

El mando de la 4ª Sección fue confiado de inmediato al sargento Fuller, del PM de la compañía. Se dio orden a las dos secciones de retirarse para evacuar los heridos y reorganizarse, con miras a un nuevo ataque a nivel de compañía contra el nido de ametralladoras pesadas. A esa altura, los camilleros ya se habían reunido con la 6ª Sección para evacuar los heridos. Entre tanto, el comandante del batallón ya había llegado a la zona con un grupo de apoyo de fuego al mando del mayor Peter Dennison. Ese grupo tomó enseguida posiciones hacia la cima del Monte Longdon y, desde allí, abrió fuego de ametralladoras hacia abajo sobre el



enemigo atrincherado sobre la cresta, más al Este. El PM de la Compañía B ocupaba un Puesto de Observación (PO) que dominaba las posiciones argentinas, desde donde dirigía contra ellas un intenso fuego de armas automáticas. El apoyo de fuego necesario para posibilitar la retirada de las dos Secciones en dificultades fue suministrado por todas las armas en condiciones de disparar, y además por una cortina de fuego de artillería y de morteros.

Desde el comienzo del avance las piezas de artillería habían sido emplazadas para disparar sobre objetivos localizados dentro del sentido del avance hacia "Full Back". Cuando el cabo Milne hizo detonar una mina, se dio orden de abrir el fuego sobre esos ojetivos. Desde ese instante, la artillería y los morteros no habían cesado de disparar, explotando los obuses, a veces, a una cincuentena de metros delante de los fusileros británicos lanzados al asalto.

La retirada se hizo bajo las órdenes del sargento mayor de la compañía. El estaba muy preocupado por el número de heridos que aún permanecían entre las líneas. Esos heridos pudieron finalmente ser rescatados y evacuados. Pero varios hombres fueron todavía alcanzados durante la retirada. El asalto al nido de ametralladoras de 12.7 mm se hizo según una maniobra clásica de envolvimiento por el flanco izquierdo, con el apoyo de las ametralladoras ya en posición sobre la cima, de morteros y de artillería. Las secciones 4 y 5 reagrupadas en una sola unidad, apoyadas por un pequeño grupo del PM de la compañía, debían avanzar por el mismo itinerario seguido anteriormente al replegarse, del cual se sabía al menos una cosa, que no estaba minado. La unidad escaló la ladera Norte de la altura y esperó la preparación de artillería contra las posiciones argentinas.

## Nuevo repliegue de la Compañía B

En cuanto el observador avanzado ordenó desplazar la cortina de artillería un poco más hacia el Este, se lanzó el asalto. Tras haber ganado apenas una treintena de metros, la unidad se encontró de nuevo ametrallada a quemarropa. Desde el PM de la compañía se percibían los fogonazos de los disparos, invisibles sin embargo para las secciones, desde donde se encontraban. El comandante pidió entonces al observador avanzado un disparo de 66 mm sobre los emplazamientos de tiro enfrentados, para marcar el objetivo, pero ni aún así consiguió localizar con precisión al enemigo. Dio entonces orden a sus hombres de arrojar algunas granadas para cubrir su propia salida del improvisado puesto de observación. Al permanecer silenciosa la posición argentina, los ingleses dispararon algunos cohetes de 66 mm y se lanzaron de nuevo al asalto.

En seguida fueron hallados tres cadáveres de argentinos, y otros más lo fueron al llegar la mañana. Las ametralladoras pesadas ya habían cesado de disparar y como la actividad pareció calmarse en ese sector desde el bombardeo de artillería, se esperó que hubieran sido neutralizadas. Pero, desde que la Compañía B dejó sus refugios para avanzar, cayó bajo los disparos de armas automáticas por dos flancos. Unos provenían desde una posición un poco al Este del nido de ametralladoras pesadas, los otros desde el Nordeste, desde otra posición, conocida por estar fuertemente defendida por numerosas trincheras.

Se dio entonces orden de replegarse y tomar de nuevo el camino de la cima, para tratar de sorprender al enemigo por la retaguardia. En el curso de esos movimientos recrudeció aún más la intensidad del fuego, sufriendo los ingleses tres heridos más. Los efectivos de la Compañía B ya se habían reducido a un nivel peligrosamente bajo, por lo que la A recibió orden de rebasarla para proseguir la acción hacia el Este.

Como la Compañía A se aproximaba al objetivo llegando desde el Norte, fue tomada a su vez bajo fuego cada vez más preciso proveniente de posiciones al Este de la cima. Hallándose al descubierto, se dirigió hacia su frente, en dirección hacia una sucesión de taludes de turba, con la Sección 1 a la izquierda precediendo al PM de Operaciones, la Sección 2 a la derecha, el PM de la compañía a la izquierda de la retaguardia y la Sección 3 a la derecha del mismo. Fue al llegar al abrigo de los taludes de turba que sufrió sus primeras pérdidas.

Al principio, los argentinos habían aplicado sus planes de fuego preestablecidos pero, muy rápidamente, concentraron disparos indirectos sobre la Compañía A y las posiciones de la Compañía C, que se mantenía en reserva. Hubo que rendirse ante la evidencia; el avance previsto inicialmente en ese terreno por demás descubierto no se haría sin nuevas y pesadas pérdidas infligidas por las ametralladoras y los tiradores de élite. La compañía recibió de nuevo orden de retirarse y de rodear el pie de la colina para atacar desde su extremidad Oeste, siempre con "Full Back" como objetivo.

La tentativa de la Compañía B había demostrado que

### El relato de un recluta

*Desde hacía una semana se veía a la artillería inglesa bombardear el Monte Kent y el Monte Longdon, allí donde se encontraba nuestra Compañía B. Llovían obuses sin cesar, desde tierra o desde el mar, y bombas desde el aire. Con nuestros gemelos podíamos ver la "noria" de helicópteros enemigos que transportaban sus hombres de una posición a otra.*

*El 10 de junio llegó la orden de dejar nuestras posiciones y de reunirnos, en nuestro punto de partida, con la sección de comandos. Esta tenía necesidad de mano de obra para fortificar nuevas posiciones y desplazar la artillería de campaña. La mayor parte de nuestros cañones estaba en batería de frente al Este. Había que hacerlos girar 180° sobre su eje.*

*En el momento de alcanzar la posición de la sección de comandos, vimos pasar unos Harrier a ras de tierra. Todo el mundo se puso a disparar, aun los infantes con sus fusiles FAL, pero la trayectoria de los aviones estaba calculada para que nuestros disparos, desde donde nosotros estábamos situados, en el flanco de una colina, fueran peligrosos para nuestras propias tropas más abajo, en la llanura, y viceversa. La artillería inglesa inició entonces un sistemático e intensivo bombardeo, de una precisión increíble. Nuestros cañones de 105 mm, llegados tres semanas antes, reaccionaron en forma muy eficaz. Habíamos recibido también unos lanzamisiles tierra-aire Blowpipe, de los que se disparan sobre el hombro.*

*Era infernal, obuses y bombas explotaban a nuestro alrededor. Yo tuve suerte, ni un rasguño. Mi jefe de pieza era un suboficial; el apuntador, un simple soldado, era un verdadero fenómeno. La precisión de sus disparos era inaudita. Las órdenes nos eran transmitidas por radio desde un PO en alguna parte de las colinas. Pero el adversario terminó por comprobar que nuestro cañón lo perjudicaba y comenzó activamente la búsqueda de su emplazamiento. Los británicos poseían detectores capaces de descubrir el punto de origen del disparo de un arma cualquiera, desde el fusil al cañón, y de marcar las coordenadas exactas del origen de los disparos, después de lo cual su fuego de artillería se desencadenó.*



***Encima:*** *Un paracaidista británico conduciendo prisioneros durante los combates del Monte Longdon.*

***A la derecha (arriba):*** *Un joven paracaidista británico limpiando la posición. No lleva la zamarra DPM ''ártica'', sino –de manera bastante inhabitual– su zamarra de paracaidista. La cinta de cartuchos para ametralladora de 12.7 mm que lleva alrededor del cuello es, por el contrario, completamente clásica.*

***Al lado:*** *Después de haber tomado y limpiado la posición, los paracaidistas británicos se enterraron. Se esperaba más o menos un contrataque de los argentinos. Estos se contentaron con tratarles duramente con su artillería pesada.*

desbordar a los argentinos por el Norte iba a resultar demasiado costoso. La Compañía A decidió, pues, atacar paralelamente a la línea de la cresta, y su grupo de apoyo del PM avanzó bajo las órdenes del segundo comandante, el capitán Freer, para emplazar dos ametralladoras ligeras como cobertura del movimiento. El observador avanzado de artillería siguió la maniobra y comenzó a reclamar fuego de apoyo. Una vez concretado, las secciones emprendieron el avance sobre las pendientes, trepando en dirección a las posiciones argentinas.



## A la bayoneta

El avance fue muy lento y el fuego del enemigo peligrosamente preciso. A pesar del apoyo de la artillería y de los disparos de cobertura, el grupo de cabeza agotó toda su provisión de granadas y de cohetes de 66 mm, así como la de los grupos que lo seguían, para neutralizar los refugios enemigos. Cuando el 3º grupo de combate de la sección de punta hubo franqueado la cresta, se hizo perceptible entre los argentinos un principio de repliegue. Habiéndose reunido las Secciones 1ª y 2ª en la cresta, el fuego de apoyo debió ser suspendido pues se hacía demasiado peligroso para sus hombres.

Las dos secciones calaron entonces las bayonetas y cargaron contra los argentinos, abriéndose paso a tiro de fusil, de granada y a la bayoneta. Fue una carga brutal pero eficaz. Ante ella los argentinos, en número creciente, intentaron replegarse hacia el Este pero fueron tomados por los grupos de apoyo. Finalmente, después de diez largas horas de combate, el Monte Longdon cayó en manos de los británicos. Al comenzar el nuevo día las compañías se reorganizaron en las alturas. Por suerte para ellas, una espesa niebla cubría el paisaje, ocultándolas a la vista de los artilleros argentinos, con sus baterías emplazadas sobre las colinas al Sur y al Este de Puerto Argentino. Pero el precio de esa victoria fue elevado. Los paracaidistas tuvieron 23 muertos y unos 47 heridos.

## La historia del sargento Ian Mckay



*Ian John McKay ejercía las funciones de sargento mayor de sección en la Compañía B del 3º de Paracaidistas. La noche del 11 al 12 de junio, el batallón había recibido orden de apoderarse del Monte Longdon por sorpresa. El plan de operación de la B consistía en "limpiar" la parte baja de las pendientes del lado Sur con la 6ª Sección, teniendo las Secciones 4ª y 5ª la misma misión, pero en las pendientes del Norte.*

*Cuando el combate se hizo intenso, la 5ª Sección cayó bajo fuego nutrido y sufrió algunas pérdidas en seguida. Se mantuvo en su posición para reorganizarse y evacuar a sus heridos. La 4ª Sección la siguió, intentando avanzar por las laderas del Norte. Fue a su vez inmovilizada.*

*En esa fase, los paracaidistas ya habían comprendido que estaban enfrentados a un enemigo fuerte y bien parapetado, cuya potencia de fuego podía en cualquier momento clavar su avance en tierra. Más tarde, se descubrió que ese objetivo único estaba defendido por toda una compañía, armada con dos ametralladoras de 7.62 mm y con una Browning de 12.7 mm.*

*El teniente Bickerdike, jefe de la 4ª Sección, decidió hacer un reconocimiento rápido de las posiciones enemigas. Tomó con él al sargento McKay y algunos hombres y se deslizó hacia adelante. Pero en cuanto asomó la nariz fuera de reparo fue descubierto, y tanto él como su radio-operador fueron alcanzados. El sargento McKay tomó inmediatamente el mando de la patrulla y, con ayuda de un grupo de combate fresco decidió intentar la eliminación de los nidos de ametralladoras. La más próxima, de 12.7 mm, estaba en batería en un refugio muy reforzado, protegido por lo menos por un grupo de combate de fusileros, cuyas posiciones de tiro estaban bien construidas y criteriosamente dispuestas.*

*Los cuatro hombres que acompañaban a McKay cayeron muertos o heridos, él continuó solo. Cuando "limpiaba" una trinchera enemiga fue alcanzado mortalmente por un tirador de élite.*

*La última carga del sargento McKay contribuyó a abrir la vía para el ataque final contra las posiciones de la cima. Por su valor ejemplar, el sargento McKay fue condecorado con la Victoria Cross (Cruz de Victoria), a título póstumo.*

# Las armas de la infantería

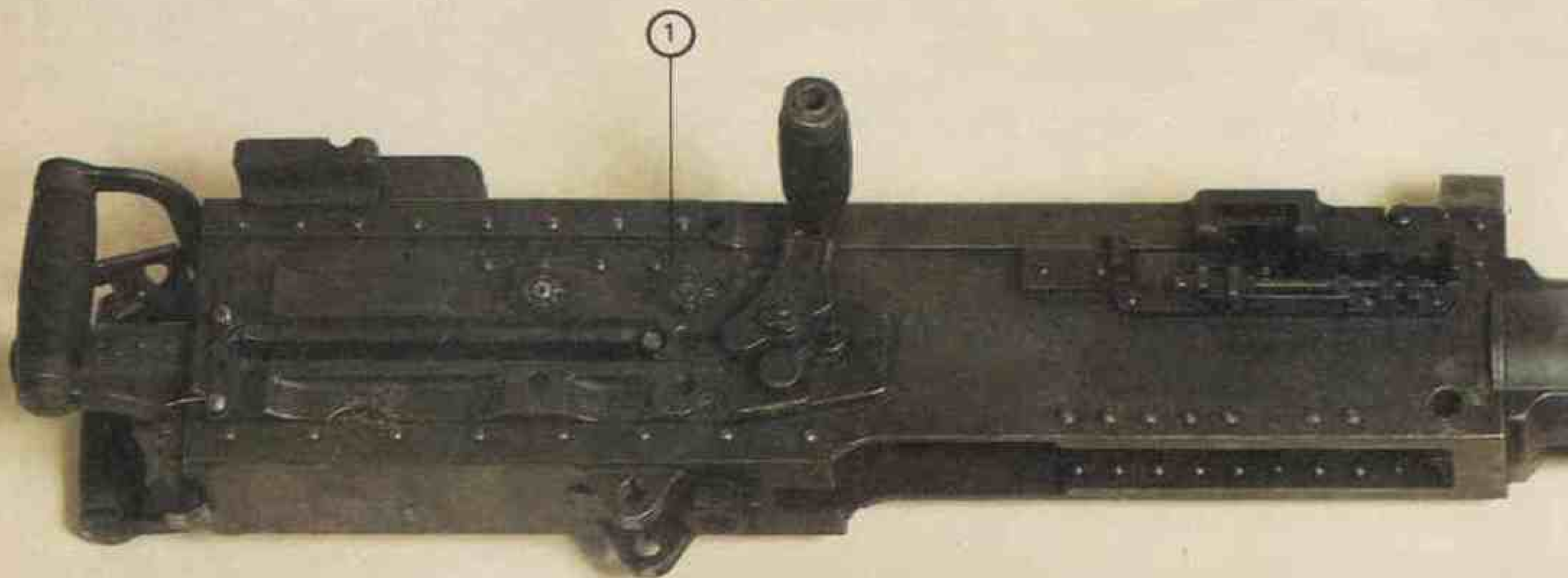
**Ambas infanterías, tanto la argentina como la británica, utilizaron un equipo similar en materia de armas livianas. En las páginas que siguen, se despliegan estos elementos y se agrega un análisis (de fuente inglesa) sobre sus características más salientes.**



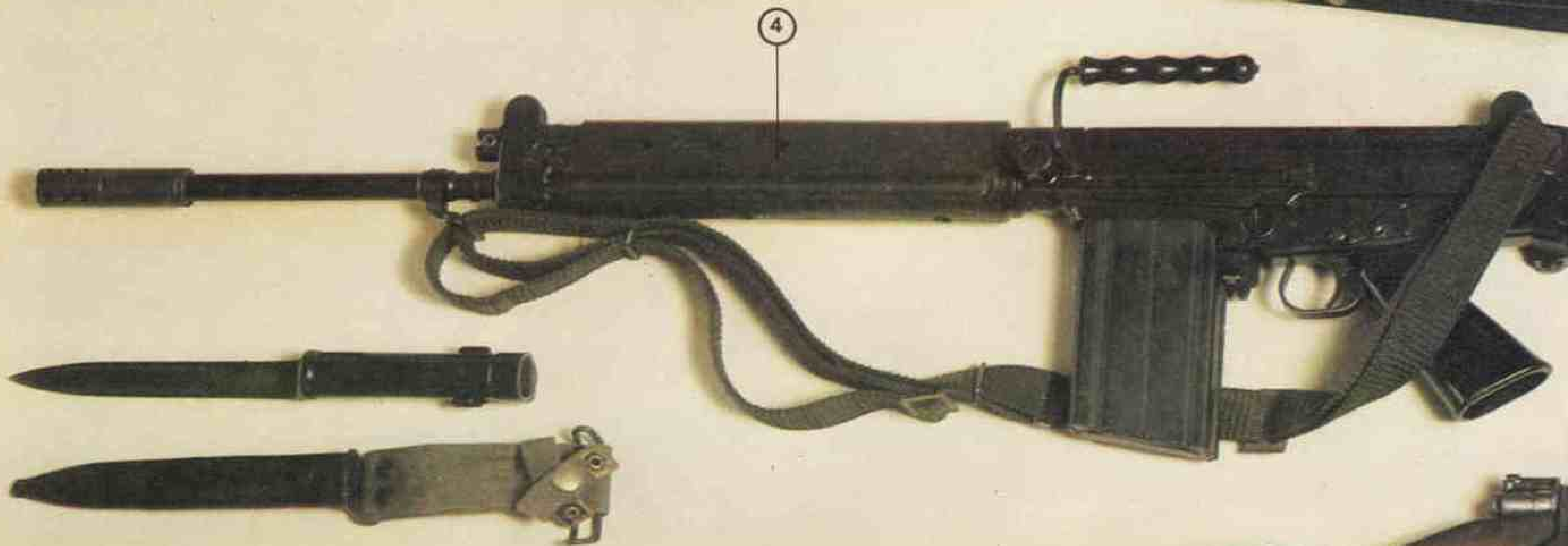
## Armas de la Infantería Británica

*1 - Arma antiblindaje (MAW) de 84 mm Carl Gustav.*
*2 - Arma antiblindaje ligera (LAW5 de 66 mm M72A1.*
*3 - Ametralladora polivalente (GPMG) de 7,62 mm L7A2.*
*4 - Fusil ametrallador de 7.62 mm L4A2.*
*5 - Pistola ametralladora (SMG) de 9 mm L2A3.*
*6 - Fusil de carga automática (SLR) de 7.62 mm L1A1.*
*7 - Pistola de 9 mm Browning.*
*8 - Fusil de tirador de élite de 7.62 mm L42A1.*




1


2


4




6

## Armas de la Infantería Argentina.

*1 - Ametralladora de 0,5 pulgadas (12.7 mm) Browning.*
*2 - Ametralladora de 7.62 mm FNMAG, de fabricación argentina.*
*3 - Fusil ametrallador de 7.62 mm FN 50-41, de fabricación argentina.*
*4 - Fusil automático de 7.62 mm FN50-62.*
*5 - Fusil de tirador de élite de 7.62 mm Mauser.*
*6 - Pistola automática de 9 mm Browning.*
*7 - Pistola ametralladora de 9 mm PA3-DM*
*8 - Pistola ametralladora de 0,45 pulgadas (11.43 mm) M3A1.*



Argentinos y británicos estaban equipados con versiones prácticamente idénticas de la más común de las armas individuales, el fusil. La manufactura argentina de Rosario fabrica fusiles FN FAL del tipo OTAN en tres variantes; los soldados de infantería argentinos utilizaban en general el FN50-61 de culata plegable, a pesar de la preferencia de algunos por el FN50-63, que es un poco más ligero y cuyo cañón es más corto. Todos los fusiles argentinos tenían posibilidad de disparar por ráfagas mientras que los fusiles ingleses -también unos FN FAL pero del tipo británico L1A1- estaban dotados de un mecanismo de carga automática, pero no podían disparar por ráfagas. Estas armas utilizaban una munición standar de 7.62 mm, precisa y eficaz hasta 780 mts.

Los británicos habían desechado deliberadamente la opción del disparo por ráfagas -viendo en ello un despilfarro de municiones- cuando escogieron y desarrollaron el L1A1. El ejército británico, orgulloso de la alta calidad técnica de su instrucción en el tiro con fusil, había puesto énfasis en la precisión del fuego disparo por disparo.

Fusiles y municiones utilizados en las Malvinas por el ejército de tierra británico no eran, pues, de tipo muy moderno. Acaba recién de lanzarse un programa de armamento gracias al cual dispondrá de un nuevo fusil que dispara municiones más ligeras, que rebotan al impactar y causan heridas más graves.

Durante el conflicto, no se hizo aparente que los argentinos hayan sufrido escasez de municiones. Habían tenido seis semanas para disponer sus posiciones y almacenar municiones suficientes como para permitir a sus armas automáticas un volumen de fuego impresionante, gracias a las ráfagas que disparaban sus fusiles alimentados por cargadores de veinte cartuchos, rápidamente reaprovisionados. Los británicos se hallaron frecuentemente cortos de municiones y, por otra parte, tenían que recorrer muchos kilómetros antes de la batalla llevando un arma cargada que, según los criterios modernos, es voluminosa y pesada (4,760 kilogramos).

Otro inconveniente para los soldados de infantería británicos fue, por cierto, que el cartucho de 7,62 mm. no tiene ni el alcance ni la precisión ni el poder de penetración de los antiguos, hoy obsoletos, de 0,303 pulgadas (7.69 mm). Acordaba así menos posibilidades al soldado de infantería de ganar un combate por la potencia de fuego, contra unos defensores sólidamente parapetados, que las que habían tenido sus padres y abuelos en el curso de las dos guerras mundiales.

## La diferencia principal

Además del fusil, existían en los dos campos algunas armas individuales más ligeras. Para algunos de sus oficiales (especialmente a partir del grado de mayor) y para los hombres cargados con equipo pesado, el ejército británico prevé diversos tipos de pistola-ametralladora Sterling de 9 mm, equipada con un cargador de 32 tiros, que puede disparar en ráfagas o disparo por disparo. Esta arma tiene gran potencia de fuego pero, como todas las de su género, carece de precisión y por eso se usa principalmente para autodefensa.

Los argentinos estaban dotados con un tipo análogo de arma, el PA3-DM, provista de una caja-cargador de 25 cartuchos, cuya capacidad técnica es más o menos equivalente a la de la Sterling.

Además de ese armamento ligero de dotación general, las fuerzas especiales británicas utilizaron toda una variedad de armas, según sus preferencias personales. La más común, quizá, era el Colt "Commando" XM-177, de 5.56 mm, que es una versión acortada del fusil de asalto M-16 (Armalite). El XM-177 tiene la potencia de impacto de un fusil pero, siendo su caño más corto, carece de precisión a larga distancia.

La principal diferencia entre el armamento de los dos campos aparece, a partir del nivel de grupo de combate hacia arriba, en la elección que cada uno de esos campos hizo del modo de empleo de sus armas. La ametralladora tiene dos funciones en un batallón de infantería: en su primer papel es un arma portátil ligera que permite al grupo disparar más lejos y con más precisión; en su segunda función, es un arma de refuerzo mucho más pesada, utilizada a nivel de compañía de apoyo, desde donde puede suministrar al batallón un fuego nutrido y a distancias considerables.

## La GPMG británica

Después de la Segunda Guerra Mundial los británicos usaron durante muchos años el Bren como fusil ametrallador, y diversos Vickers y Browning para tiro a cadencia sostenida. En los años de 1960, llegaron a la conclusión de que una ametralladora "polivalente" (multiuso) -la GMPG- podía combinar las dos funciones, de fusil ametrallador y de arma de apoyo para cadencia de disparo sostenida.

De ello resultó que los batallones de infantería destacados para la campaña de las Malvinas fueron equipados, en todos los niveles -desde el grupo de combate a la compañía de apoyo- con la versión inglesa de la MAG belga, designada bajo el nombre de L7A2 (GPMG), que disparaba un cartucho de 7,62 mm.

La ventaja de tener una sola ametralladora en lugar de dos es evidente: todos los soldados conocen su manejo y todas las municiones son intercambiables (de hecho, la Vickers MK-1 de cadencia de tiro sostenida, utilizó el mismo cartucho de 7,69 mm que los fusiles ametralladores y los fusiles. Debía su alcance superior al empleo del cartucho MK-8Z, en lugar del MK-7).

El inconveniente de la GPMG era su peso: 10,890 kilogramos sin las municiones, lo que es elevado para un arma de grupo, y asimismo su falta de potencia de fuego para el disparo a cadencia sostenida. Además se utiliza habitualmente con alimentación por bandas cargadoras, sistema menos práctico que el de las cajas cargadores. A las de banda, en efecto, se les reprocha que se engancha en los árboles y otra vegetación; el de caja-cargador se adapta mejor, de hecho, al fusil-ametralladora.

El ejército británico aprendió por experiencia toda la importancia de la ametralladora. Su reciente participación en las operaciones contra la insurrección en Omán le dio la oportunidad para recordar algunas viejas verdades. Numerosos oficiales entre los enviados a las Malvinas, tuvieron gran cuidado de llevar con ellos cuantas ametralladoras pudieron procurarse. Fue así como docenas de GPMG fueron utilizadas en cada ataque de batallón como arma ligera, sobre una horquilla. También gran número de ellas se utilizó, en cada compañía de apoyo, sobre trípodes con amortiguador, para sacar el mejor provecho de su alcance de 1.200 metros y de su cadencia de tiro, de 750 a 1.000 disparos por minutos, a fuego nutrido.

En las Malvinas los británicos, igualmente, dispusieron de ametralladoras de tipo más antiguo, provenientes del "saqueo" de los almacenes por soldados llenos de "recursos". Un cierto número de ejemplares del fusil ametrallador Bren se utilizó como arma individual, no obstante su peso de 9,530 kilogramos, sin su caja-cargador de 30 cartuchos.

Para aumentar la potencia de fuego de las unidades de apoyo, se pusieron de nuevo en servicio precipitadamente algunas Browning M-2 de cañón pesado, con sus municiones de 12.7 mm y una imperturbable cadencia de fuego de 450 a 500 disparos por minuto. Cabe recordar que la Browning





***Arriba:*** *Dos Royal Marines en San Carlos. El hombre de la izquierda apunta su GPMG L7A2.*
***Encima:*** *Armas argentinas tomadas por los británicos.*
***Al lado:*** *Un paracaidista inglés con su fusil de carga automática.*



Del lado argentino, sólo las unidades de apoyo estaban dotadas de armas antitanque precisas de alcance medio, mientras que cada grupo de infantería británico disponía de potentes lanzacohetes. Por supuesto, los argentinos tenían menos razones para utilizar armas antitanque ya que estaban a la defensiva y a que los británicos conservaban su capacidad de maniobra en terreno descubierto. Desplegaron con éxito, sin embargo, sus cañones sin retroceso de 105 mm., modelo 1968, especialmente durante la batalla de Monte Longdon.

## El Carl Gustav

Los argentinos se sorprendieron, probablemente, por la prodigalidad con que los británicos utilizaron municiones antitanque contra sus parapetos y sus puntos de apoyo protegidos. Los británicos estaban armados con cañones sin retroceso de 84 mm "Carl Gustav" suecos, que disparaban proyectiles de 6 libras y media (2,950 kilogramos), y con el arma liviana antitanque americana de 66 mm "Law", que dispara municiones de 5 libras (2,270 kilos).

El Carl Gustav es un arma de gran precisión. Equipado con una lente de aumento 3, tiene un alcance eficaz de 700 metros; su proyectil puede hacer un agujero de 12,7 mm de profundidad en una placa de blindaje. Presentaba, de esa forma, toda la potencia de fuego necesaria para los ataques contra casamatas. El Law de 66 mm está superado y ya no es apto para enfrentar a los tanques de los países del Pacto de Varsovia. No obstante, fue suficiente para acabar con puntos de apoyo de la infantería argentina, gracias a su gran precisión hasta 150 metros.

Algunos observadores han llegado a la conclusión de que esas armas dieron la ventaja a la infantería británica. Pero es necesario agregar, para ser justos, que esa ventaja se obtuvo igualmente gracias a la determinación de los soldados de la infantería británica para poner en funcionamiento toda la potencia de fuego de sus ametralladoras y de sus armas antitanque, y a que supieron utilizarla eficazmente.

Esa potencia de fuego no bastó, por otra parte, para reducir a silencio todas las posiciones argentinas. Por eso, tuvieron que emplearse algunas armas más antiguas para el combate cercano. Posiblemente no hay mucha diferencia entre las granadas L2 británicas –que son lanzadas todavía hoy con la mano y no con ayuda de un fusil– y las CME-FMK2-MO argentinas. Esas granadas se usan con mayor eficacia cuando se trata de desalojar al enemigo atrincherado. Ahora bien, en el curso de la guerra de las Malvinas eran los argentinos los que ocupaban las trincheras y los británicos los que las asaltaban. Era, pues, lógico que esa arma fuera utilizada con más eficacia por los atacantes.

De hecho, fue en la utilización doctrinaria de armas de infantería donde los británicos se mostraron superiores a los argentinos. Pensaban, con toda razón, que el combate se gana merced a la densidad de fuego. A nivel de grupo de infantería, la intensidad de fuego de las ametralladoras y de los lanzacohetes demostró ser decisiva.

Los argentinos parecieron ser especialmente vulnerables a los ataques de noche, pero no parece que eso se haya debido a la superioridad técnica de los equipos para visión nocturna de los británicos. Los dos bandos utilizaron intensificadores de luz que sacan partido del menor resplandor que ilumina el blanco (el de las estrellas o de la luna; no existe noche absolutamente oscura) y lo amplifican a fin de que el blanco se destaque en último término. Los dispositivos utilizados por los británicos eran equipos llamados "de primera generación"; una comparación con el material argentino no hace aparecer una ventaja verdaderamente neta en su favor.



M-2 pesa 38,130 kilogramos, sin contar el trípode correspondiente. Se empleó, sobre todo, para reforzar la defensa contra aviones.

Un agregado tal de disparo por ráfagas, suministrado por verdaderas ametralladoras, demuestra la importancia que los británicos atribuían al aplastamiento del adversario por medio del fuego.

## El FN50-41 argentino

Por contraste, los argentinos se atuvieron a los principios básicos: utilizaron fusiles ametralladores a nivel de grupo de infantería y los reforzaron con un fuego nutrido de armas de mayor calibre. Su fusil ametrallador FN50-41 no es, en efecto, más que un fusil de cañón pesado provisto de una horquilla de fijación, permanente.

Los puristas sostendrán, en efecto, el que el FN50-41 es más bien un fusil que dispara por ráfagas y no un verdadero fusil ametrallador. Aunque su cañón pesado le da la posibilidad de conservar una cadencia de tiro elevada, no aumenta de ninguna manera su alcance y no mejora más que mediocremente su precisión. Mientras que la GPMG británica era, de lejos, la fuente de potencia de fuego más importante a nivel de grupo, el FN50-41 argentino necesitaba la ayuda de armas más pesadas. Presentaba, sin duda, una ventaja cierta, la de no pesar más que 5,400 kilogramos sin las municiones. Sin embargo, sus cualidades técnicas, en conjunto, eran bastante inferiores a las de la GPMG.



Con tal arma de grupo los argentinos se vieron forzados, para suministrar apoyos de fuego nutridos, a apelar a las ametralladoras de 0,5 pulgadas (12,7 mm) y a las Browning de 7,62 mm., dos armas similares en el plano de la solidez y de las cualidades técnicas. Y si la 7,62 puede parecer un poco pasada de moda no por eso deja de tener una eficacia temible.

Los argentinos no parecen haber sufrido una falta manifiesta de ametralladoras, aunque tuvieron algunas dificultades motivadas por los diferentes tipos de municiones. Fue en el dominio de los lanzacohetes antitanque donde sus fuerzas terrestres fueron superadas por las británicas.

# Las transmisiones

Un ataque clásico de infantería va siempre precedido por una cortina de fuego de artillería sobre las posiciones enemigas. Los atacantes siguen a la cortina, a veces, a menos de cincuenta metros atrás. La focalización de los disparos sobre los objetivos es dirigida por un observador avanzado de artillería que, desde un puesto de observación bien camuflado, da por radio sus instrucciones a los artilleros de las baterías, a varios kilómetros a retaguardia. Si esas instrucciones no llegan a las baterías, la situación se hace rápidamente catastrófica para los soldados de infantería lanzados al asalto. En este género de circunstancia, como en muchas otras, los buenos contactos son vitales para el combate en proximidad.

Ni hace falta decir que, para los británicos, la conducción de una guerra a 13.000 kilómetros de distancia exigía asimismo excelentes comunicaciones. Durante





la campaña de las Malvinas la mayoría de las operaciones militares de alguna importancia recibía la aprobación previa de la señora Thatcher y del "gabinete de guerra". Cuando el general Moore o el almirante Woodward querían tomar una iniciativa importante les hacía falta obtener rápidamente la "luz verde" de Downing Street. Y para eso tanto el uno como el otro gozaban del privilegio de tener, en caso de necesidad, acceso directo a la Primera Ministra, durante las 24 horas del día y todos los días.

Desde hacía más de un decenio las fuerzas británicas habían sido reconvertidas para una guerra en el escenario éuropeo, ya no más a escala mundial. Por consiguiente, su material de comunicaciones había sido adaptado para operaciones a distancias relativamente cortas, bajo condiciones de clima y de terreno relativamente fáciles.

La Marina Real había sido, evidentemente, la menos afectada por esa reorganización, ya que su campo de batalla potencial cubre toda la inmensidad del Atlántico Norte. Es decir, que su sistema de telecomunicaciones respondía a las necesidades de su misión en el seno de la OTAN, la que consistía, para los buques de superficie, en mantener abiertas las rutas marítimas de los Estados Unidos.

## Skynet y Scot

Muy pronto se hizo evidente que una cierta dosis de improvisación iba a ser indispensable para adaptar los sistemas de transmisiones, concebidos para el escenario europeo y para una acción en el seno de la OTAN, a la conducción de una guerra entre matorrales, a 13.000 kilómetros del Reino Unido. Y fue en el dominio de las telecomunicaciones por satélite donde más se impuso esa necesidad.

En Gran Bretaña, todas las ramas de la actividad militar hacen gran uso de los satélites repetidores para sus conexiones a gran distancia, tanto estratégicas como tácticas. Por supuesto, el Ministerio de Defensa posee su propia red de satélites de telecomunicaciones, llamada Skynet. En sus orígenes, Skynet comprendía dos satélites lanzados en 1969/1970, pero en 1974 los dos quedaron averiados. El Skynet 2B fue puesto entonces en órbita en noviembre del mismo año, tras haber fracasado en enero el lanzamiento de un primer satélite de reemplazo. También, en la época de la guerra de las Malvinas, sólo el Skynet 2B permanecía en estado operacional bajo control británico. En tierra, la zona de cobertura del Skynet 2B se extendía desde Noruega al Antártico y desde el Oeste de Australia al grado 23 de longitud Oeste, en el Atlántico. Así, pues, las Malvinas, situadas por una u otra parte en el grado 60 de longitud Oeste, estaban fuera del alcance del satélite.

Pero el sistema embarcado de recepción de satélites de la Marina Real, conocido como SCOT, estaba previsto para que pudiera trabajar con otros muchos sistemas y, en particular, con el sistema de satélites de telecomunicaciones de la defensa americana (DSCS). Es probable, por lo tanto, que en Londres se hubieran mantenido informados del curso de los acontecimientos a través de esos sistemas, también por medio de las naves espaciales Navstar, que ofrecían algunas posibilidades de retransmisión, además de sus funciones específicas. Para los aficionados a las precisiones técnicas, el SCOT comprende dos tipos de instalaciones, en función del tamaño del barco, utiliza antenas gemelas y recibe en la frecuencia de 50 MHz.

En tierra, el comandante de las fuerzas de desembarco había tenido acceso a la red de satélites por el canal de una estación ubicada en Ajax Bay, probablemente un Racal SC 2.600 de antena parabólica rebatible de un metro cincuenta que permite transmisiones, ya sea de mensajes hablados (transmitidos bajo forma digitada), ya sea de télex. La estación de tierra está concebida para ser enteramente transportable por aire o sobre un vehículo. Una anécdota que ilustra sobre su escaso peso: toda la estación de Ajax quedó cabeza abajo por la corriente de aire de los rotores de un helicóptero Chinook que estaba aterrizando.

A nivel táctico las fuerzas terrestres británicas disponían de vehículos de transmisiones de la familia de los Clansman, de aparatos portátiles para llevar a espaldas y de equipos fijos de telecomunicaciones sin hilos. Esta familia comprende en total nueve emisores-receptores (E/R) distintos: 3 aparatos de HF; cinco aparatos de VHF y uno de UHF, que trabajan en las bandas de frecuencia de 1,5 a 79,5 MHz; y de 225 a 399,5 MHz. Todos estos E/R diferentes fueron concebidos con un cierto número de características comunes, lo que simplifica los procedimientos de utilización y de mantenimiento.

Los tres E/R de HF son respectivamente los UK/PRC 320; UK/VRC 321 y UK/VRC 322. El primero es transportable a espaldas y trabaja en banda HF. De día

***Página de la izquierda (arriba):*** *La antena oval del Marisat está protegida del agua de mar y de las intemperies por una cúpula blanca.*

***Debajo:*** *Un operador de radio de los Marines lleva a su espalda un PRC 350. Lleva alrededor del cuello un micrófono de contacto que capta los sonidos emitidos por la garganta (laringófono).*



***Página de la izquierda (abajo):*** *El PRC 352 es el aparato con el que los comandantes de batallón y de compañías se mantenían en contacto.*

***Al lado (a la izquierda):*** *El PRC 349 es el aparato del jefe de grupo de combate; le sirve para permanecer en contacto con su jefe de sección.*

***Al lado (a la derecha):*** *El PRC 350 es utilizado a la vez por los jefes de sección y de grupo de combate, pero el aparato más frecuente a este nivel es el 351 (extremo derecho).*





*Abajo: La Royal Navy utiliza además de las comunicaciones por satélite, cada vez que es posible, medios más tradicionales: la lámpara Aldis y las señales en Morse.*

tiene un alcance de unos 40 kilómetros, que se aumenta sensiblemente de noche mediante la técnica conocida como "de la onda de espacio", es decir, la reflexión de las señales sobre la capa E de la tropósfera. Gracias a ese fenómeno de la onda de espacio el alcance del PRC 320 llega a cientos de kilómetros. Los VRC 321 y 322 son réplicas del 320 montadas sobre vehículos. Operan en la misma gama de frecuencias HF. El 321 tiene las mismas cualidades técnicas que el 320, mientras que el 322 tiene un alcance netamente mayor y es utilizable para transmisiones, tanto por teletipo como por telefonía.

Los elementos VHF de la familia comprenden los PRC 349, 350, 351, 352, y el VRC 353. El 349 es el más pequeño y está concebido para conexiones individuales a nivel de grupo de combate de infantería. Pesa apenas un kilogramo y medio, su alcance útil es de un kilómetro en la banda de los 37 a 46,9 MHz. Los PRC 350, 351 y 352 son todos transportables a espaldas; trabajan en la banda de los 30 a 76 MHz. El 352 es esencialmente un 351 de potencia reforzada. Equipados ambos con una antena flexible, su alcance medio es de 16 y de 8 kilómetros, respectivamente. Asimismo, estos dos aparatos pueden ser conectados por cable a otro E/R del mismo tipo, hasta una distancia de 2.500 metros. Esa posibilidad se aprovecha para mejorar la seguridad de los mensajes transmitidos y para aumentar el alcance útil: un E/R recibe el mensaje, lo hace pasar por la línea y el segundo E/R lo transmite. Se supone que ese sistema se utilizó ampliamente durante la guerra.

El aparato E/R que encabeza la gama de este grupo es el 353, montado sobre un vehículo, que trabaja en la banda de los 30 a 75,9 MHz. Con un alcance del orden de los 33 kilómetros, es utilizable como radioteléfono, como radioteletipo y para transmisiones digitadas.



Los emisores-receptores de las unidades terrestres británicas en las Malvinas fueron los 349, 351 y 352. El 349 es bastante compacto como para llevarlo en un morral, los otros deben ser transportados a espaldas. Su empleo revela el estricto control que en todo momento puede ejercer un jefe sobre sus hombres: el comandante de un batallón se sirve de su 352 para contactarse con sus compañías. Y los jefes de compañía utilizan sus 351 para la conexión con sus jefes de secciones que disponen, ellos también, de 351 para hacer contacto con los grupos de combate, que les responden con sus 349.

Durante las marchas, los operadores de radio figuran entre los menos favorecidos, ya que no se les permite ser relevados por sus compañeros por ser los únicos que pueden utilizar el material que transportan. Al peso del aparato, del orden de los 15 kilogramos para un 352, debe agregarse el de las baterías.

El más reciente miembro de la familia, el UK/PORC 344 es un emisor-receptor de UHF, que trabaja en la banda de los 255 a 399,95 MHz. Es portátil y sirve principalmente para conexiones tierra-aire entre tropas y aeronaves de ataque a tierra o de transporte. En esta modalidad, el 344 tiene un alcance de más de 160 kilómetros. Como detalle interesante se debe destacar que este aparato había sido concebido inicialmente para equipar a los comandos de desembarco de la Marina, lo que hace pensar que el SBS se sirvió de él en las Malvinas.

## Tipo 643

Según los testimonios recogidos, los E/R de la familia Clansman soportaron bien los rigores del invierno en las Malvinas, a excepción de las antenas, que demostraron ser frágiles ante la prueba de los vientos violentos o de manipuleo demasiado duro. La naturaleza del terreno impedía el empleo generalizado de vehículos y por eso la mayoría del equipo de transmisiones tuvo que ser transportado a espaldas. La campaña también puso en evidencia una ventaja nada despreciable del sistema Clansman; todos los componentes de la familia, con excepción de los PRC 349 y 350, ofrecen la posibilidad de actuar como repetidores automáticos y de retransmitir las señales recibidas. Así, un mensaje podía ser literalmente transferido de uno a otro por todo el circuito, hasta las unidades avanzadas fuera de alcance del emisor inicial.

Mar adentro, los buques de la Fuerza de Tareas desplegaron una panoplia impresionante de medios de transmisión electrónica, desde las emisoras de baja frecuencia para comunicarse con submarinos sumergidos, hasta las conexiones por satélite anteriormente mencionadas, pasando por los canales de comunicaciones buque a buque, de buques a tierra y de buques a aeronaves. Dos ejemplos ilustran acerca de la muy grande variedad de materiales de transmisión de la Marina: el tipo 643, llamado "Estación de Radio Naval", y el ICS 3 o "Sistema Integrado de Telecomunicaciones". El 643 es típico de los E/R HF embarcados, simples y robustos, que trabajan en la banda de 1,5 a 30 MHz. Emite partiendo de antenas de entre 8 y 9 metros de longitud, y asegura las conexiones por telefonía o telegrafía entre los navíos o con tierra. Es enteramente compatible con los E/R HF del ejército y de la RAF.

# El 2º de Paracaidistas en Wireless Ridge

Con Wireless Ridge al fondo, el 2º de Paracaidistas va en marcha hacia las crestas. La densidad increíble del apoyo a los fuegos fue puesto en evidencia por los enjambres de trazadoras y la fuerte luz de las explosiones de obuses de fósforo. Todos los testimonios recogidos después, coinciden en hablar de un combate bajo ''fuegos artificiales''.

El asalto y la toma de Wireless Ridge constituyeron un hecho de armas notorio para los paracaidistas británicos que acababan de batirse en Goose Green. Notorio asimismo a causa de la diversidad del material bélico utilizado por las unidades de las tres armas. Esa fue, en efecto, la única verdadera operación combinada de ellas concretada por los británicos en la guerra de las Malvinas.

Los hombres del 2º de Paracaidistas que tomaron Wireless Ridge entre el 13 y el 14 de junio, ya habían combatido en Darwin y en Goose Green el 28 de mayo. Supieron sacar ventajas de las lecciones aprendidas. No solamente se hicieron dar apoyo por los cañones de la flota, sino también de los blindados livianos Scorpion y Scimitar, y de los helicópteros armados Scout, sin olvidar sus propios misiles Milan y morteros de 81 mm.

Desde Fitzroy, el 2º de Paracaidistas había sido transportado en helicópteros al Monte Kent. Vuelto a colocar bajo el mando de la 3ª Brigada, su misión había sido primeramente apoyar a los tanques del 3º de Paracaidistas y del 45º Comando la noche del 1º de junio. Ese apoyo no fue finalmente necesario, y después de los ataques al Monte Longdon y Two Sisters, el batallón había ganado, a pie, una posición al Norte de Longdon, donde excavó sus refugios en una zona de reagrupamiento relativamente protegida de los obuses argentinos de 105 y 155 mm por una escarpadura rocosa.

En el PM del batallón se experimentó alguna sorpresa a la recepción de la orden: ''Wireless Ridege: es para esta noche'', llevada por el teniente coronel Chaundler el 12 de junio, a su retorno del Estado Mayor de la Brigada. A continuación el ataque fue aplazado por 24 horas, lo que dejó un poco más de tiempo para la preparación en detalle de las disposiciones. Esa fue una decisión acertada, ya que Wireless Ridge estaba ocupada según se sabía, por unidades argentinas de élite: el 7º Regimiento, de la Plata, y el 1º Regimiento de Paracaidistas.

Un ataque aéreo argentino, efectuado por siete A4 Skyhawk, le erró por muy poco al PM de la Brigada y causó algún retraso en el movimiento de las secciones de morteros y de ametralladoras. El observador avanzado de artillería también se retrasó y tuvo que localizar sus objetivos de noche con la ayuda de disparos de obuses luminosos. Durante la preparación de los planes de ataque del 2º de Paracaidistas se notó que una



saliente denominada "Colina X", situada al Nordeste del Monte Longdon, estaba aún ocupada por argentinos, así como una pequeña altura sobre la desembocadura del río Murrell, al Nordeste de Wireless Ridge. En cuanto a las posiciones intermedias que dominaban las inmediaciones del objetivo mismo, estaban ocupadas por fuerzas netamente superiores a lo estimado. Así pues, se estudió un nuevo plan, de carácter brutal, para una operación en cuatro fases. La elección de la fórmula brutal y aturdidora en vez de la de infiltración silenciosa adoptada por los otros dos batallones, era reveladora de una evolución en los estados de ánimo. Los ataques silenciosos conllevan la ventaja de la sorpresa, pero una vez entablado el combate era a menudo muy difícil utilizar eficazmente los fuegos de apoyo de la flota o de la artillería, al hallarse entremezcladas las unidades propias con las enemigas.

Según las nuevas disposiciones, la compañía tenía que atacar por el flanco Este del batallón: A y B marcharían por el centro y apoyarían con sus fuegos a la primera, en el curso de su conversión hacia la izquierda para atacar Wireless Ridge llegando del Oeste. Después de haber logrado la apertura de la ruta y garantizado la seguridad de la línea de partida, la Compañía C se lanzaría por la izquierda para tomar posiciones en ambas orillas de la desembocadura del río Murrell.

## 6.000 obuses sobre las posiciones argentinas

El recuerdo humillante de la ineficacia del fuego de apoyo en Darwin y Goose Green, incitó al 2° de Paracaidistas a exigir prioridad en el empleo de dos baterías de artillería, disposición de los morteros del 2° y el 3° de Paracaidistas y, además, el apoyo de dos tanques ligeros Scorpion armados con cañones de 76 mm, y de dos Scimitar equipados con cañones Rarden de 30 mm. Fue planificado igualmente el respaldo del fuego naval y la sección de misiles Milan recibió orden de llevar sus equipos de tiro hacia el frente, para asegurar su apoyo inmediato.

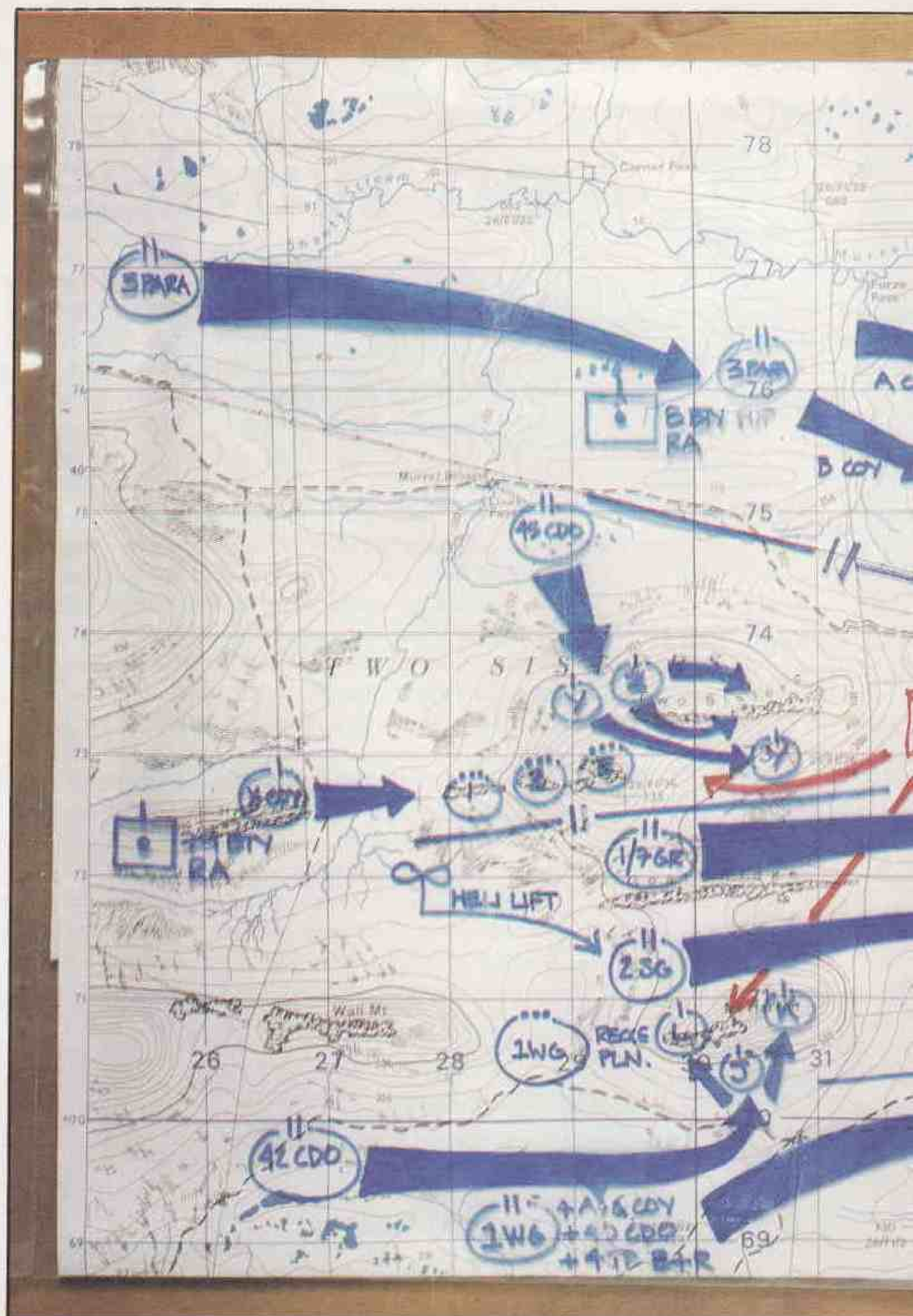
El batallón se puso en movimiento al llegar el crepúsculo, a las 20.30 horas. Apenas había comenzado a movilizarse cuando el teniente coronel Chaundler recibió una información preocupante: en un mapa argentino capturado aparecía un campo minado justo entre las compañías A y B y su objetivo, pero era demasiado tarde para detener el avance y el ataque prosiguió.

A las 0.45 horas del 14 de junio, después de 30 minutos de preparación de artillería, la Compañía D ganó la línea de partida. "Una vez más, la búsqueda de esa famosa línea de partida planteó interesantes problemas", declaró a continuación uno de los protagonistas. No obstante, cualquiera que fuese la línea de partida se franqueó a la hora exacta, y el objetivo "Rough Diamond" (Diamante en Bruto), cayó tal como estaba previsto. Pero, inmediatamente después, una salva de "shrapnell" disparada por los 155 mm argentinos rociaba la posición. Cada uno se arrojó al suelo para ponerse a cubierto. En medio de las risas de los paracaidistas británicos, el segundo comandante de la compañía y un paracaidista se dieron cuenta –después– de que habían saltado dentro de la fosa de las letrinas de la posición que los argentinos acababan de evacuar.

Momentaneamente, los hombres de las compañías A y B asistieron como espectadores a la avalancha de fuego que se abatía sobre las posiciones adversarias. "Esto es más bien reconfortante", dijo uno de ellos, "y mucho más espectacular que una demostración de tiro en Warminster". En total, las posiciones argentinas debieron de recibir más de 6.000 obuses durante esa noche.

Gracias a su equipo de mira nocturna de segunda generación, los tanques ligeros estaban en condiciones de atacar objetivos incluso en el momento en que cohetes luminosos iluminaban la escena (los equipos de primera generación se hacían temporalmente inútiles en ese momento). La táctica empleada por los tanques ligeros consistía en destruir los bunkers con su armamento principaly después disparar sobre los supervivientes con su ametralladora movible cuando intentaran abandonar el refugio. El método reveló ser eficaz.

Las compañías A y B se lanzaron a su vez, pero al aproximarse a sus objetivos comprobaron que su adversario se había retirado. El hallazgo en la zona de aparatos de radio y de cables telefónicos confirmó que la posición capturada formaba parte, probablemente,




***Encima:*** *El mapa muestra las posiciones y líneas de marcha de las fuerzas británicas durante el avance final hacia Puerto Argentino. Está a una escala demasiado grande para que se hayan podido mencionar en él todas las posiciones de baterías y de elementos de apoyo. Se trata probablemente del esquema de conjunto de una operación compleja, planificada con el más mínimo detalle.*

***Abajo a la derecha:*** *Furze Bush Pass fue una de las etapas del 2° de Paracaidistas durante su rodeo a la base del Monte Longdon.*

***Arriba a la derecha:*** *Estos hombres participan en una operación realmente interarmas, la única de la campaña por parte de los británicos.*

= BRIGADE HQ
= COMPANY
= LIGHT TANK
= PLATOON
= BATTALION
= GUNBATTERY
= REGIMENT
= BATTALION
= MINES
C COY
7 REGT
HEARNDEN WATER
7 (ELEMENTS)
Moody Valley
1WG
33
34
35
36
37
38
39
MULLET CREEK
WEST END



del PM del 7º Regimiento. Los disparos provenientes de las demás posiciones argentinas fueron acallados rápidamente.

Pese a ello, como asimismo para la Compañía D, hubo una avalancha de obuses de 155 mm muy precisa: la artillería argentina había puesto en batería una de sus piezas de 155 mm de fabricación francesa dentro mismo de Port Stanley, donde era muy difícil localizar e imposible de neutralizar. El bombardeo prosiguió durante nueve horas, mientras que las compañías se replegaban por la turba pantanosa.

## Los tanques ligeros

La Compañía C se movilizó alrededor de una pequeña altura situada al Oeste. Encontró allí abandonados tiendas de campaña y bolsas de dormir todavía calientes. Visiblemente, el adversario acababa de abandonar la zona de prisa.

Las compañías A y B hicieron entonces un alto para reorganizarse. A la vez, la C avanzó hacia una nueva línea de partida en la extremidad Oeste de Wireless Ridge. Los tanques ligeros de los "Royals", bajo el mando del teniente Robin Innes-Ker, se colocaron a la misma altura de las compañías A y B para brindarles su fuego de apoyo. Fue allí donde la sección de ametralladoras estableció su base de tiro. Al final de la operación, la sección había consumido más de 40.000 cartuchos.

La Compañía D se dirigió rápidamente a la nueva línea de partida, con la limpieza de Wireless Ridge como misión siguiente. Hubo que hacer, sin embargo, una pausa para restablecer la coordinación de fuegos. La compañía tuvo la experiencia desmoralizadora de verse bombardeada por su propia artillería. Después de 90 minutos de reglaje, se concluyó por juzgar correctos los disparos de obuses explosivos y luminosos y se prosiguió el avance.

Los paracaidistas aceleraron su avance, pero se encontraron de inmediato bajo fuejos cruzados de ametralladoras y de artillería. Su fase de reorganización se llevó a cabo, también, bajo el fuego, ya que habían entrado en la zona dominada por las defensas de Tumbledown y del Monte William, que no habían caido aún en manos de los Scots Guards y de los Gurkhas.

Un contrataque de los argentinos tuvo que retroceder bajo los fuegos combinados de las armas livianas y

***Debajo:*** *Este paracaidista, el 14 de Junio al amanecer, puede ver a los argentinos replegándose hacia la ciudad, su próximo objetivo, apenas visible a lo lejos.*

***Al lado:*** *"¡ Al diablo los cascos, a nosotros las boinas rojas!". Los hombres del 2º de Paracaidistas británicos se preparan para arremeter contra Port Stanley.*





de la artillería. Para el teniente Page, nuevo comandante de la 12ª Sección, esa fue la ocasión para una experiencia desagradable: la bala de un francotirador argentino, le pasó entre dos granadas de las que llevaba en bandolera y fue a clavarse en un cargador de municiones sobre su pecho.

La sección de morteros del 2º de Paracaidistas mantuvo la seguridad del sector durante la noche. Al amanecer comenzó a bombardear con obuses explosivos. En las Malvinas se planteaba continuamente un problema a los servidores de los morteros: el suelo estaba siempre demasiado blando o demasiado duro para el afuste de las piezas. En el sector de Wireless Ridge los morteros de 81 mm fueron utilizados con cargas propulsoras excesivamente fuertes y cuatro hombres de la sección debían mantener las patas del afuste en el sitio con sus pies.

## Los argentinos contratacan

Con las primeras luces del día, el 2º de Paracaidistas descubrió que desde su posición dominaba una pendiente cubierta de nieve que descendía hasta Moody Brook, el antiguo cuartel permanente de los Marinos Reales. Era una ocasión muy buena para echar un vistazo más o menos discreto hacia el interior de las posiciones argentinas. Todas estaban profundamente bajo tierra y un jefe de sección observó que una vez en el interior de uno de esos bunkers ya no se oía el cañoneo. Es posible, en efecto, que los argentinos no lo hubieran oído. En cualquier caso, un cierto número de ellos fue víctima de esas circunstancias, pues los refugios se hallaron llenos de cadáveres, equipos, armas y municiones.

todavía al amanecer, el teniente coronel Chaundler supo que Tumbledown acababa de caer; sus hombres ya no corrían el riesgo de verse tiroteados desde arriba durante la travesía hacia Moody Brook. En el mismo momento, el 2º de Paracaidistas era objeto de un contrataque inesperado, por efectivos de una sección, aproximadamente. Aparentemente, esa acción fue ejecutada por hombres del 1º Regimiento de Paracaidistas argentinos. El 2º de Paracaidistas británico se puso inmediatamente a la defensiva, y una combinación de disparos de mortero, artillería y armas automáticas hizo fracasar el contrataque. Ese contraste pareció quebrar la resistencia de los atacantes argentinos, que iniciaron un movimiento de repliegue.

Pero, la artillería argentina disparaba todavía con la misma regularidad y potencia de fuego. Chaundler pidió el apoyo de la aviación para destruir esas baterías. Las condiciones meteorológicas imperantes hicieron imposible esa intervención, pero dos helicópteros Scout armados con cohetes AS-12 consiguieron efectuar dos pasadas y disparar sobre unos cañones en batería en el valle del Moody Brook.

En esa fase, todas las informaciones coincidían en indicar que la resistencia argentina había cesado. Las compañías A y B regresaron del frente, acompañadas por los tanques livianos. Todo el dispositivo coronó en seguida la cresta de Wireless Ridge. (Colina de la Radio)

Se pidió entonces autorización al PM de la 3ª Brigada de Comandos para seguir el avance hacia Moody



Brook, a lo largo de la ruta hacia Port Stanley, autorización que fue diferida hasta que el general al mando de la Brigada pudo evaluar personalmente la situación. Según su enfoque, los argentinos todavía habrían podido ofrecer cierta resistencia, pero de inmediato se inició la preparación de los planes para el asalto final a Sapper Hill (Colina del Zapador) y al campamento de Moody Brook.

A pesar del desastre ocurrido el 8 de junio y de la pérdida de los buques de desembarco **Sir Galahad** y **Sir Tristram**, la mayor parte de la 5ª Brigada estaba ya establecida firmemente en el sector Bluff Cove - Fitzroy. Los Gurkhas y los últimos elementos de apoyo estaban siendo transportados desde Darwin a bordo del **MV Monsunen**. Los últimos preparativos para la reconquista de Port Stanley podían comenzar, de allí en más.

El general Tony Wilson reunió a sus comandantes de batallón en Fitzroy para planificar la participación de la brigada en la operación final. Se le había dicho que la 3ª Brigada de Comandos tendría que apoderarse de Two Sisters y del Monte Harriet en la noche del 11 de junio, y que el 3º de Paracaidistas efectuaría un ataque de diversión en el Monte Longdon. Correspon-



***Debajo:*** *Con 24 horas de retraso los Scots Guards fueron transportados en helicóptero a la zona de concentración de Goat Ridge, donde los obuses argentinos estuvieron lloviendo casi todo el día.*

día a la 5ª Brigada tomar el Monte Tumbledown, el Monte William, Wireless Ridge y Sapper Hill, última línea de alturas antes de la capital.

La primera idea sobre la maniobra que tuvo Wilson fue la de atacar a la noche siguiente, apoderándose el 2º de Paracaidistas de Wireless Ridge y enviando los Gurkhas fuertes patrullas contra Tumbledown y el Monte William la misma tarde del ataque de la 3ª Brigada, con la esperanza de que esas posiciones caerían por sí mismas. Los Scots Guards, reforzados por una compañía de Gurkhas avanzaría de frente con la 3ª Brigada para cubrir su flanco Sur.

Si Tumbledown y William no cedían ante los Gurkhas, el asalto final sería lanzado por los Scots Guards el 12 o el 13 al amanecer. En cuanto a los Welsh Guards, cuyo batallón estaba reducido al efectivo real de dos compañías, la intención del general era mantenerlos en reserva, a su disposición.

De vuelta del "briefing", la primera preocupación del teniente coronel Mike Scott, que comandaba el 2º



*__Debajo:__ Después de la batalla del Tumbledown, evacuación de los heridos desde Goat Ridge. Se efectúa bajo el fuego de la artillería argentina. Una cortina de humo protege el despegue de este Wessex.*

*__A la derecha:__ Un Gurkha, sirviente de un mortero de 81 mm. La cadencia de los disparos de esa noche, contra Tumbledown y el Monte William, fue tal que la base del tubo se hundió profundamente en la turba.*



Batallón de los Scots Guards (2-SG), era recuperar su Sección de Reconocimiento, que estaba todavía en posición de avanzada ante Bluff Cove para servir de base a las patrullas.

Iba a necesitarla para otras tareas durante la ofensiva principal. Pero antes, incluso, del comienzo de la retirada, ya avanzada la tarde, la sección quedó atrapada bajo disparos de morteros y armas ligeras. Los argentinos parecían estar a punto de pasar al ataque.

El sargento Allum, adjunto al jefe de la sección, dio orden de retirarse, maniobra que se ejecutó bajo un intenso bombardeo de obuses de mortero que causó tres heridos, entre ellos el propio sargento. Ellos fueron transportados en camilla hasta un punto de evacuación, desde donde un helicóptero los llevó directamente hasta el centro principal de cirujía de Ajax Bay. El resto de la sección se abrió camino a través de un campo de minas que le cortaba la retirada y después fueron recogidos por los Scorpion y Scimitar de los "Blues" y "Royals", asignados desde ese momento a la 5ª Brigada. Esa acción puso en evidencia un punto importante: los argentinos estaban bien preparados para hacer frente a cualquier amenaza proveniente del Sur, a lo largo de la ruta de Bluff Cove a Port Stanley.

Esa noticia causó alguna preocupación al teniente coronel Scott, encargado de atacar Tumbledown por el Sur. Una sesión de trabajo reunió alrededor suyo a todos los comandantes de compañía, al jefe de la batería de apoyo, su adjunto y sus oficiales de operaciones y de información. Hubo consenso después de la reunión en que efectuar el asalto de día, en las pendientes largas y escabrosas de la ladera Sur del Tumbledown sería completamente suicida. Scott no tuvo más remedio que volver a ver al general Wilson y señalarle la conveniencia de un ataque nocturno por el flanco del sector, partiendo de las posiciones que los comandos se habían asegurado ya en el Oeste. Wilson le dio su conformidad el 10 de junio y redactó, en consecuencia, las órdenes definitivas.

Scott dio sus propias órdenes luego, por la tarde. Se trataba en definitiva de un ataque general por sorpresa, después de una serie de asaltos ejecutados a nivel de compañía, en los que éstas se pasarían unas a las otras como jugando "al rango", hasta que el Tumbledown quedara asegurado. Como apoyo se le habían prometido unos Harrier de ataque a tierra, los fuegos de cinco baterías de 105 mm ligeros y los de los morteros del 42° Comando de los RM y de los Welsh Guards, más el apoyo de la artillería naval de los HMS **Active** y **Yarmouth**. Como preludio del ataque principal, Scott había previsto una diversión proveniente del Sur, sobre el eje de ataque que a los argentinos les pareciera más lógico.

## Los Scots Guards, de boina

La operación del 2° de Paracaidistas y de los Scots Guards se fijó definitivamente para la noche del 12 de junio. Los Scots habrían de ser transportados por helicópteros desde las 8.00 de ese día hasta la zona de concentración al Oeste de Goat Ridge, pero los helicópteros no se presentaron. Scott se dirigió entonces al PM de la Brigada para enterarse de las novedades. Se enteró allí de los éxitos de la 3ª Brigada la noche anterior, pero por la falta de helicópteros tuvo que hacer transferir la operación para la noche siguiente. Scott aprovechó la circunstancia para hacer que sus comandantes de compañía efectuaran un reconocimiento avanzado desde el aire, a fin de tener una idea

## Testimonio de un argentino

*"Una lluvia de balas caía a nuestro alrededor. Trepando pudimos alcanzar el abrigo de unos peñascos a algunos metros más allá. Comenzamos a disparar contra todo que pareciera ser el fogonazo de un disparo.*

*"Comencé a disparar, primero con mi PAM, de a dos disparos, apuntando lo mejor que podía. Abajo, en la pendiente, los ingleses no cesaban de gritar, cada vez más fuerte. Según lo que se nos había enseñado en la instrucción eso era una idiotez, porque nos permitía localizarlos. Nadie gritaba entre los argentinos. De vez en cuando sí, pero era un grito de dolor, una llamada de socorro."*

*"En esos momentos ya no se reflexiona, se dispara. Quizá se comenzará a pensar de nuevo un poco más tarde. Por el momento se dispara. Yo no se si alcancé a un solo enemigo, estaba demasiado oscuro. Imposible de decir, en una confusión tal".*

*"Poco antes yo había visto, por primera vez, un herido grave. Era un compañero, Mercante..."*



***Encima:** Una posición argentina en el Monte Tumbledown. Esos refugios cubiertos habían sido ocupados durante algunas semanas por soldados del continente argentino, cuya moral estaba caída. Pero los "regulares" del 5º batallón de Infantería de Marina tenían otro temple. Se batieron paso a paso contra los británicos. La limpieza de los refugios y la custodia de los prisioneros hicieron consumirse a los efectivos de los que disponía el Mayor Kiszely. Cuando alcanzó la cima no había con él mas que 6 hombres, de los que tres cayeron casi inmediatamente.*

concreta sobre los accesos a Tumbledown, partiendo desde Goat Ridge.

A la mañana siguiente, los helicópteros llegaron a tiempo para transportar a los hombres hasta la zona de concentración, donde éstos se escondieron en refugios camuflados. La artillería argentina bombardeó la posición durante casi todo el día, pero no hubo más que un herido. Los jefes de sección y de grupo de combate tuvieron entonces ocasión de avanzar para observar sus objetivos de día, observación sumamente importante con miras al ataque nocturno. Scott dio sus órdenes definitivas a las 14.00.

Según las estimaciones iniciales, Tumbledown debía estar defendido por una compañía bien atrincherada, en posiciones enterradas profundamente. El avance del batallón se haría a lo largo de Goat Ridge, en columna de compañías, marchando la Compañía G a la cabeza, seguida por la Compañía "Left Flank" y después "Right Flank" (Entre los Scots Guards los nombres de las compañías corresponden a sus posiciones respectivas en las grandes paradas militares: la Compañia G está en el centro de la formación, las otras dos a sus flancos izquierdo y derecho). El objetivo de la G sería el espolón Oeste del Tumbledown, supuestamente defendido por una sección. "Left Flank" sobrepasaría entonces a la Compañía G para asegurar la posición central, y "Right Flank" se colocaría en cabeza para ocuparse del resto.

La hora H se fijó a las 20.00. Los hombres no llevaban más que un equipo ligero habiendo dejado las bolsas de dormir en la zona de concentración. Cada compañía llevó solamente 6 de ellas para eventuales heridos. Durante el asalto se decidió que los hombres llevaran sus boinas, por estimarse a los cascos metálicos molestos e incómodos para andar a saltos de rana por un terreno de por sí difícil. No volverían a ponerse los cascos hasta la cercanía inmediata de los objetivos, para protección de los hombres contra los estallidos de obuses de artillería y de morteros.

El ataque de diversión se lanzó a las 20.30 horas, a las órdenes del mayor Richard Bethell, un veterano del SAS. Fue llevado a cabo por grupos de combate reducidos a tres o cuatro hombres de la Sección de Reconocimiento, y un grupo de apoyo de fuego suministrado por la Compañía Cuartel General del batallón, y su escalón de apoyo logístico avanzado. Los "Blues" y "Royals", dos zapadores del Cuerpo de Ingenieros, un observador avanzado de artillería y un controlador de tiro de los morteros formaban el escalón de apoyo.

Se habían notado algunos indicios de actividad argentina en las primeras horas del día pero en ese instante, ante los hombres de Bethell, nada se ponía de manifiesto. Bethell envió a los Scorpion y Scimitar por la ruta a Puerto Argentino para atraer los fuegos del enemigo, pero el tanque que iba en cabeza voló alcanzado por una mina sin atraer demasiado la atención de los argentinos. El resto del camino se hizo a pié.

### En las borrascas de nieve

Al localizar un refugio cubierto enemigo, el grupo de apoyo de fuego tomó posiciones y la unidad de asalto se acercó cuanto le fue posible. Pero, al efectuar ese movimiento se detectaron otros abrigos, desde donde surgían, a veces, sonoros ronquidos. Cuando el grupo de asalto se escindía en dos para capturar esos refugios, fue atrapado bajo fuego muy nutrido, que causó inmediatamente dos muertos y cuatro heridos. Después de dos horas de combate las fuerzas británicas controlaban totalmente la posición, y les llegó la orden del repliegue.

El mayor Bethell y el "bag-piper" (gaitero), que no lo dejaba ni a sol ni a sombra, fueron heridos ambos por estallidos de "shrapnells" mientras cubrían la retirada con sus disparos. Hubo cuatro heridos más durante el cruce de un campo de minas. Después le llegó el turno de entrar en danza a la artillería argentina, que no causó demasiado daño porque sus obuses penetraban profundamente en la turba antes de estallar. Pero la situación se agravó hasta el punto de que los muertos tuvieron que ser dejados en el sitio, mientras que los supervivientes luchaban hasta pasada la media noche para poder alcanzar de nuevo sus posiciones de partida, a tiempo para ver a Tumbledown iluminado por las trazadoras, las explosiones y los obuses luminosos lanzados desde el Monte Harriet.

La Compañía G recorrió los tres kilómetros que separaban la línea de partida de sus objetivos, en formación de dos columnas paralelas. En medio de la borrasca de nieve, bajo el fuego intermitente de la artillería y de los morteros y bajo la luz de los cohetes luminosos disparados desde Stanley, concluyó por al-

canzar su objetivo, al que encontró abandonado. Sin embargo, se oía hablar en español poco más arriba, en la pendiente, y los hombres hicieron cuanto les fue posible para pasar inadvertidos. La compañía "Left Flank" les sobrepasó a las 22.30 horas bajo la protección de sus fuegos. Ese movimiento atrajo disparos de morteros y de artillería muy bien afinados. Pero las dos secciones de "Left Flank" habían llegado, entre tanto, a hacer contacto con el enemigo.

La sección de la derecha quedó atrapada bajo fuego preciso de artillería y armas automáticas que le hicieron sufrir pérdidas. La de la izquierda, a las órdenes del subteniente James Stuart, tuvo problemas para franquear los obstáculos rocosos. Su sargento adjunto y uno de sus hombres murieron al lado de su jefe, y el sargento mayor de la compañía resultó herido.

## Unos argentinos "duros"

Las dos secciones hicieron cuanto pudieron para desalojar al adversario con disparos de cohetes de 66 y 84 mm y con granadas, pero esos argentinos también eran soldados de oficio del 5° Batallón de Infantes de Marina, y de ninguna manera dispuestos a retroceder ni una sola pulgada. La acción se transformó en una serie de combates individuales, de un peñasco a otro. El observador avanzado de artillería y el de los morteros hicieron cuanto pudieron para "colocar" algunos disparos, los que sin embargo carecieron de precisión.

El mayor John Kiszely, que mandaba la compañía, entró en contacto por radio con el PM del batallón poco antes de las 2.30 horas, e informó su decisión de ordenar la carga a la bayoneta. Dicho éso, se puso a la cabeza de la tropa. Los abrigos fortificados fueron eliminados y sus ocupantes neutralizados, pero fue una lucha muy dura. El mayor tuvo la suerte de su lado: una bala argentina se incrustó en la brújula colgada de su cinturón.

En el curso de ese avance, la "limpieza" de los refugios y la custodia de los prisioneros habían absorbido poco a poco la mayoría de los efectivos de la compañía. Cuando hubo alcanczado la cima de la colina, el mayor Kiszely no tenía más que 6 hombres con él, de los cuales 3 cayeron casi inmediatamente. Pasó entonces por un momento de ansiedad. ¿Qué haría si los argentinos contratacaban? Afortunadamente para él no lo hicieron, y la Compañía "Right Flank" no tardó en reunírsele. El combate había durado cerca de siete horas. Siete horas de encarnizados combates; del lado británico habían causado 7 muertos y 18 heridos.

El enemigo se aferraba todavía a la extremidad del Monte Tumbledown, y a las 6.00 "Right Flank" se dirigió hacia el frente para desalojarlo. El mayor Simon Price había previsto una acción de flanco con dos secciones, cubriéndolas la 3ª con sus fuegos. Era necesario actuar rápidamente, pues en media hora escasa habría salido el sol, no se podía contar con ningún apoyo de artillería y con poca cosa de parte de los morteros.

Atacó con sus grupos de cabeza disparando cohetes antitanque para abrirse camino. Los peñascos volaban en pedazos bajo los impactos de los cohetes, el enemigo replicaba con intenso fuego.

***Debajo:*** *El ataque delos Scots Guards se hizo en columna de compañías. En cabeza, la compañía G se apoderó de las pendientes del Oeste del Tumbledown. Después, la Compañía "Left Flank" la sobrepasó para alcanzar la cima. Iban seguidas por "Right Flank" que limpió el resto de las alturas y comenzó a dirigir los disparos de la artillería contra Port Stanley. Aquí la 7ª sección de la Compañía G posa para el fotógrafo en la cuesta.*



# Los artilleros



Las tropas argentinas disponían de cañones de 105 mm "M-101" norteamericanos, de obuses de montaña de 105 mm "M-56 Oto-Melara" italianos y de 155 mm "Modelo 77". Estos últimos estaban constituidos por el soporte pivotante y el cañón del obús autopropulsado "F3" francés, sobre una cureña remolcada de concepción argentina. Cuatro de los obuses de 105 mm fueron enviados a Goose Green, mientras que los demás del mismo calibre y cuatro 155 fueron desplegados enel interior y alrededor de Puerto Argentino.

Teóricamente, ese dispositivo habría tenido que permitir a los argentinos sostener fuegos de artillería de una intensidad suficiente como para impedir toda aproximación a sus posiciones. Los cañones de 155 mm tenían un alcance de 29 kilómetros y los de 105 disparaban con gran precisión, hasta cerca de los 12 kilómetros, un obús de 15 kilogramos. Los 155 disparaban un proyectil mucho más mortífero, de 43 kilogramos.

Los artilleros argentinos tenían también la ventaja de estar instalados en posiciones fijas. Tenían también la posibilidad de efectuar relevamientos topográficos y planes de fuego, de manera que podían ubicar disparos precisos sobre cualquier objetivo que se aproximara a su radio de alcance.

Frente a ese temible despliegue, la 3ª Brigada de Comandos británica disponía de 18 cañones ligeros de 105 mm, servidos por artilleros del 29º Regimiento de Comandos. Aunque eran del mismo calibre que los cañones argentinos, estos obuses disparaban un proyectil de 16 kilogramos hasta una distancia máxima de 17 kilómetros. Cuando la 5ª Brigada desembarcó, aportó un complemento de 18 cañones ligeros servidos por los hombres del 4º Regimiento de Artillería tierra-tierra.

A causa de la limitación de espacio disponible a bordo de los buques de la fuerza de intervención, ninguna de esas dos unidades pudo llevar todos los materiales de los que habrían podido disponer; además, después de ser desembarcados, algunos equipos debieron ser dejados en el sitio, en las playas, pues era imposible transportarlos.

Los destacamentos de observación del 29º Comando dejaron "en depósito" los señaladores de objetivos láser y sus equipos pesados de visión nocturna, no llevando más que visores telescópicos montados sobre fusiles para la observación de noche, y telémetros de láser portátiles para la dirección del fuego. La razón de ello era muy simple: A todas partes donde iban tenían

*A la izquierda:* *En las Malvinas era imposible enterrar los cañones en alveolos pues estos se habrían llenado de agua; se elevaron unos parapetos de tierra alrededor de las piezas. Pero de ello resultaron enormes cicatrices en los lugares donde la turba había sido arrancada. También fueron solicitadas redes de camuflaje.*
***En recuadro:*** *Un cañón ligero británico de 105 mm; la artillería británica en las Malvinas disponía de 36 cañones de este tipo. Este cañón puede disparar un obús de 16 kgs. hasta 16 kms; el obús de 105 de los argentinos no tenía más que un alcance de 11.26 Kms. con una munición de 15 Kgs.*
***Debajo:*** *Ejercicios como éste no prepararon exactamente a los artilleros británicos para las condiciones de las Malvinas. Aquí el cañón reposa sobre un suelo firme. En las Malvinas, cada vez que un cañón disparaba se hundía un poco más profundamente en la turba y tenía que ser reapuntado.*

que marchar. Los medios de transporte fueron, en efecto, muy insuficientes. Los pocos helicópteros disponibles estaban reservados para el envío de cañones y municiones hacia el frente.

## ¿Radares de localización por microcomputadoras?

Un cronista militar argentino atribuyó la precisión de los disparos de la artillería británica al "empleo de radares de localización de armas por microcomputadoras". Los cañones argentinos localizados por esos radares habrían sido así rápidamente puestos fuera de combate. De hecho, parece que ningún material de ese tipo llegó jamás a las Malvinas. Los disparos de artillería británicos fueron efectuados con ayuda de los elementos básicos más simples –el mapa, el telémetro y la brújula– y gracias a un buen entrenamiento y a un arma extremadamente precisa: el cañón ligero de 105 mm.

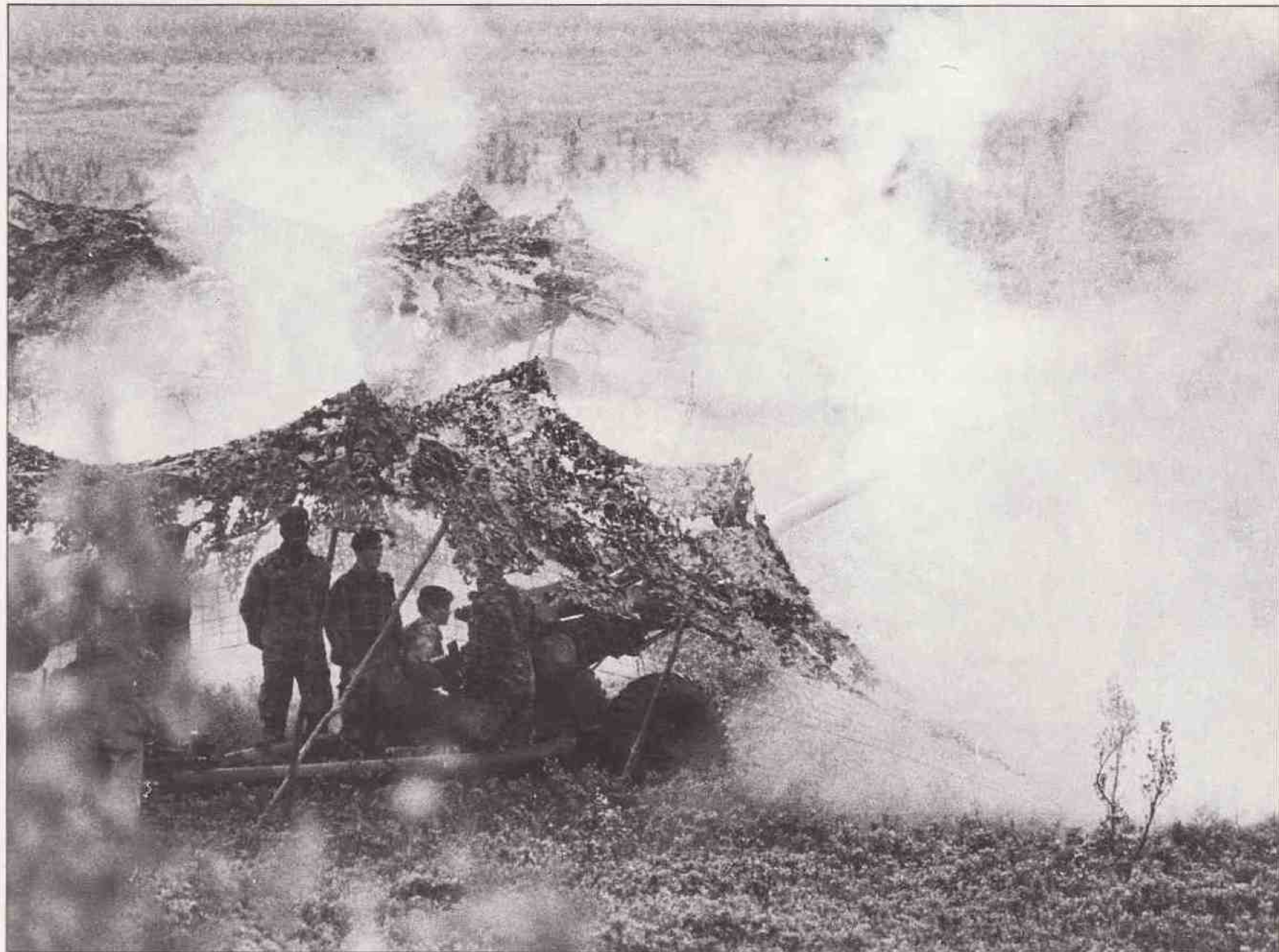
Muy evidentemente, la artillería no puede obtener buenos resultados mas que cuando sus observadores avanzados ocupan posiciones desde donde pueden ver los objetivos. La imposibilidad de la artillería argentina para "cerrar" las crestas alrededor de Puerto Argentino fue la causa principal de sus fracasos. Una vez instalados los observadores avanzados británicos en esas crestas, cada movimiento en el interior, o alrededor, de Puerto Argentino, era visible para ellos y podía caer bajo el fuego.

Hacia el final del combate, el 29° Comando informó que una fuerza de un millar de argentinos se reunía, aparentemente con miras a un contrataque. En pocos minutos, un fuego concentrado martilló sobre ese grupo y lo dispersó. Se reorganizó en otra parte y fue dispersado de la misma manera. Se formó de nuevo una tercera vez y de nuevo el fuego de los cañones volvió a dispersarlo. Esa fue la última tentativa.

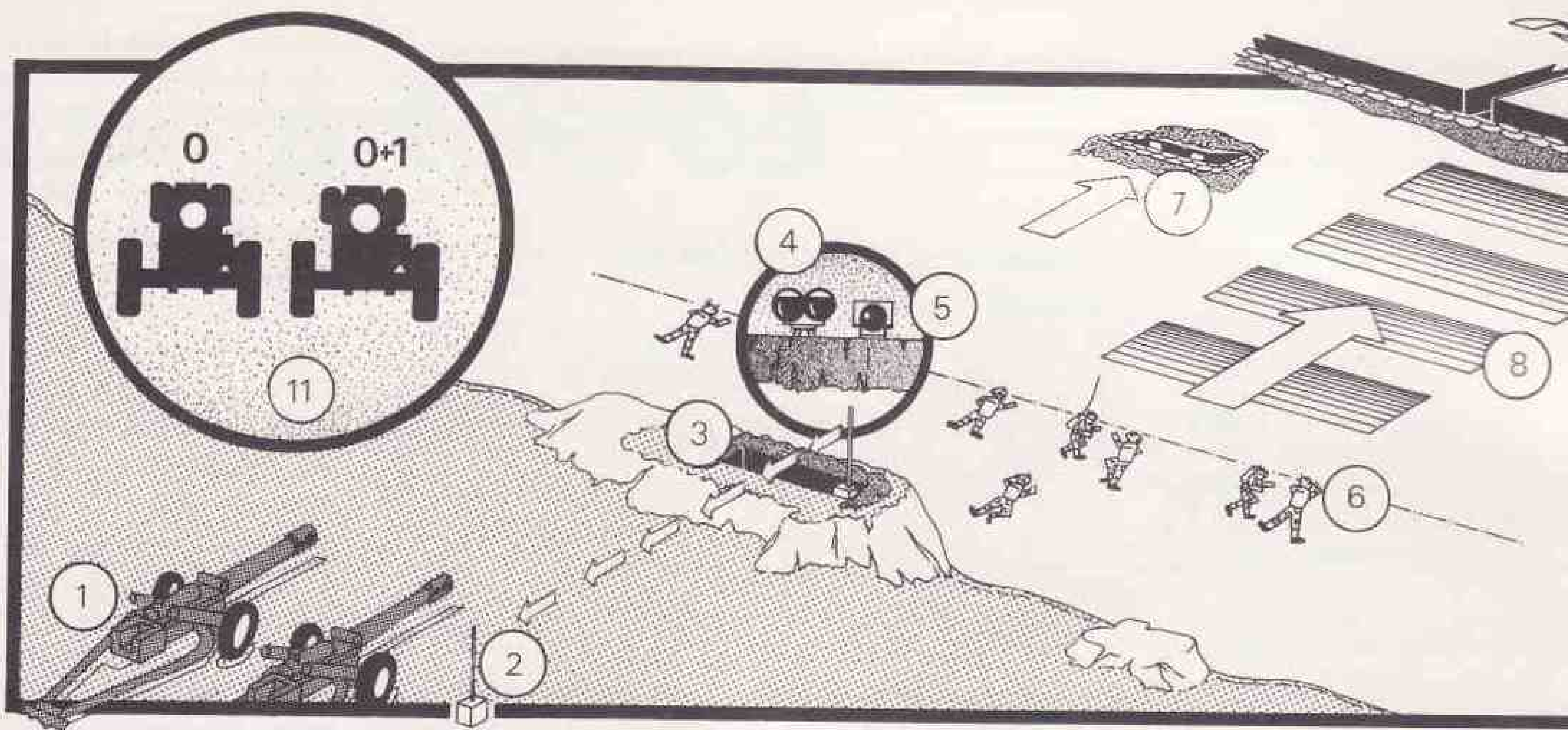
Hay que señalar, sin embargo, que la batería argentina fue bien utilizada en Goose Green y planteó problemas al 2° de Paracaidistas al comienzo de los combates. Cuatro cañones ligeros habían sido previstos por los británicos, pero la falta de helicópteros, a último momento, hizo que solamente tres de ellos, con una cantidad limitada de municiones, pudieran ser emplazados. Y fue solamente cuando los observadores avanzados asignados al 2° de Paracaidistas estuvieron en condiciones de dirigir el fuego contra la batería argentina que el peligro que constituía ésta se atenuó y el regimiento pudo iniciar su ataque.

## En las turberas

La táctica habitual de los artilleros consiste en cavar unos alvéolos y enterrar las piezas bajo el nivel del suelo para proteger a la vez a los cañones y a sus sirvientes. Pero en las Malvinas eso era imposible. Todo agujero de poco más de un metro de profundidad se llenaba de agua rápidamente. Estaba pues fuera de cuestión disponer de alvéolos suficientemente profundos como para abrigar un cañón de campaña.



1 - Batería detrás de la línea del frente.
2 - Puesto de mando de la batería.
3 - Puesto de observación avanzado.
4 - Oficial de observación avanzado.
5 - Con visor nocturno.
6 - Posiciones amigas avanzadas.
7 - Tiro directo (contra un objetivo determinado).
8 - Cortina progresiva de artillería.
9 - Línea enemiga.
10 - Tiro de contrabatería: baterías enemigas avistadas.
11 - Los cañones de la batería disparan en forma alternada para mantener el objetivo bajo un fuego continuo.



*Debajo:* *El cañón ligero de 105 británico es de una gran flexibilidad de empleo. Aquí, es utilizado para disparar una salva de honor desde la cubierta del* ***Intrepid.***

***Abajo a la derecha:*** *Un cañón de este tipo con la 79ª batería del 29º Regimiento de Comandos de la Artillería Real en Noruega. En las Malvinas, estos cañones jugaron un papel esencial en los combates.*



Otra solución consistía en elevar unos parapetos de tierra alrededor de los cañones. Para ello había que arrancar bloques de turba alrededor de las piezas, dejando así enormes cicatrices pardas en el paisaje verde de las Malvinas, señalando así el emplazamiento de las baterías a la Fuerza Aérea Argentina. Todas las redes de camuflaje que se pudieron procurar fueron llevadas precipitadamente para intentar disimular los rastros.

Disponer de una excavación para el cañón presenta además otra ventaja: se pueden almacenar y proteger allí las municiones. Sin ella, las granadas deben ser esparcidas alrededor de los emplazamientos de la batería, a fin de evitar que si una fila de cajas es alcanzada por un obús o por el fuego de aviones enemigos vuele todo el stock. Las cajas de obuses y de cartuchos fueron distribuidos por los lugares donde se había arrancado la turba y camuflados bajo la misma red que disimulaba los cortes.

El abastecimiento de municiones a las piezas británicas se hizo por helicóptero. Un Sea King llegaba con una red llena de cajas suspendida de una eslinga. Durante los ejercicios en tiempos de paz, el helicóptero bajaba la red hasta el suelo, desenganchaba el cable y partía a buscar otro cargamento. En las Malvinas, como había escasez de redes, el aparato debía permanecer en vuelo estacionario mientras los artilleros descargaban las municiones, para posibilitar que se llevara la red para un nuevo cargamento. Una vez descargadas, las municiones debían ser transportadas hasta los depósitos dispersos y, finalmente, camufladas.

Se habían establecido prioridades para el uso de los helicópteros, y varias veces ocurrió que uno de ellos fuera retirado en plena operación de transporte de cañones o de municiones, para ir a recoger heridos o cumplir alguna otra misión urgente, sin que los artilleros, en tierra, supieran cuando iban a volver a verlo.

A pesar de esas dificultades, la artillería británica avanzó al mismo ritmo que los comandos y los paracaidistas, y estuvo siempre en condiciones de brindarles su fuego de apoyo cuando lo pidieron. Llegada al alcance de Puerto Argentino, se vio amenazada por el fuego de los defensores y se entabló un duelo de artillerías. Los dos adversarios tenían que asegurar el fuego de apoyo a su infantería, esforzándose por descubrir y destruir los cañones enemigos.

La pérdida por los argentinos de las alturas que rodean a Puerto Argentino implicó la derrota de su defensa. Los cañones británicos, escondidos detrás de las crestas pero con observadores avanzados instalados en ella, no tuvieron dificutlades en reducir a silencio a las baterías argentinas, que no podían vera sus adversarios, aunque durante ese duelo de artillería casi nunca hubo más de una pieza en combate, a la vez.

Cada vez que un cañón argentino entraba en acción, su posición era inmediatamente localizada y tomada bajo el fuego de los británicos.

Cualquier cañón argentino que intentaba disparar desde Puerto Argentino era rápidamente puesto fuera de combate.

## Cañones antiaéreos

Mientras que el Cuerpo Expedicionario Británico usaba exclusivamente misiles para su defensa contra aviones, los argentinos desplegaron gran número de cañones antiaéreos alrededor de Puerto Argentino. La mayoría, eran piezas automáticas de pequeño calibre (20 mm). Había también una batería de cuatro cañones de 35 mm, en dos afustes dobles, de novísimo modelo, fabricados por la firma suiza Oerlikon. Cada uno de esos tubos puede disparar granadas de 530 gramos de peso a la impresionante cadencia de 1.100 disparos por minuto y con grandísima precisión, gracias a su radar Skyguard y a su elaborada dirección de tiro. Pero, en la práctica ese sistema de armas parece haber sido ineficaz. Los pilotos de la RAF y de la Marina Real que atacaron Puerto Argentino hallaron fuego antiaéreo intenso pero muy poco preciso.

Los argentinos, y en particular la guarnición de Goose Green, disponían de cañones gemelos de 30 mm Hispano-Suiza montados sobre remolques ligeros. Disparaban, a una cadencia de 1.300 tiros por minuto y por tubo, ráfagas de proyectiles hasta una altura de 2.800 metros. Como la artillería de Goose Green, parecieron haber sido puestos en operación por sirvientes bien entrenados. Estos últimos pudieron inscribir en su activo un Harrier derribado sobre Goose Green.





# Los Scots Guards



*El 1º Regimiento de los Guardias (más tarde Granaderos de la Guardia), y los Coldstream Guards, dieron a los Scots Guards el sobrenombre de "kiddies", literalmente "los pibes", cuando ese regimiento se unió al ejército inglés en 1686 en el campamento establecido por Jacobo II delante de Londres. Los dos primeros, en efecto, habían sido reclutados más de 25 años antes, en tiempos de la Restauración. Pero en realidad el noble origen de los Scots se remontaba mucho más allá todavía, hasta la época del marqués de Argyll, quien en 1642 había reclutado, para protección personal de Carlos II, un regimiento de guardias de corps en previsión de una proyectada campaña en Irlanda. Su divisa fue: "Nemo me impune lacessit" (Nadie me hiere impunemente).*

*Ese regimiento del marqués de Argyll combatió a las fuerzas de Cromwell. Llevó el nombre de "Lyfe Guard at Foot" (Guardia de Seguridad a Pie) del rey Carlos Estuardo, hasta su derrota final en Worcester, en julio de 1651.*

*La vuelta de los Estuardo al trono de Inglaterra y Escocia marcó, en mayo de 1662, la resurrección de los "Scots Guards", que formaron la guarnición de Edimburgo. En 1666 se enriquecieron con siete compañías suplementarias bajo la denominación oficial de "Scottish Regiment of the Guard on Foot" (Regimiento Escocés de la Guardia a Pie). Después del Acta de Unión fue rebautizado como 3º Regimiento de la Guardia, de guardias a pie, nombre que conservó hasta 1831. Igual que los Scots Guards de hoy, el 3º Regimiento cumplió un doble rol, protocolar y militar. Sobresalió en los dos, batiéndose bravamente en muchas acciones contra los franceses, obteniendo sus primeras citaciones en Namur, en 1695, y en Waterloo en 1815. Durante esta última batalla, la heroica resistencia del 2º Batallón de Granaderos y del 3º Batallón de los Guardias, atrincherados en la granja de Hougemont, fue esencial para la victoria final. Una placa conmemorativa de los combates de los Scots Guards está siempre bien visible en Waterloo, en los muros de la granja.*

*En 1831 el regimiento se convirtió en el Scots Fusiliers Guards, (Guardias Fusileros Escoceses). Tuvo derecho al morrión de pelo y a sus gaiteros a partir de 1856. En 1877, por fin, recibió su nombre definitivo de Scots Guards.*

*Los Scots se batieron en Crimea, donde se distinguieron en la batalla del Alma, recibiendo dos Victoria Cross.*

*Durante la Segunda Guerra Mundial, los Scots Guards se batieron en Noruega, en Tripolitania y en Túnez, donde se especializaron en la lucha antitanques. Estuvieron en Anzio y en Salerno y remontaron toda la península italiana combatiendo. Su 3º Batallón, equipado con tanques, como parte de la 6º Brigada Blindada de Granaderos, participó en todos los combates.*

*Con un fuerte porcentaje en sus filas, de jóvenes reclutas, los Scots pelearon también después de la guerra en la crisis de Malasia, en Suez en 1956 y en Borneo entre 1964 y 1965.*

*Desde 1971, por último, un batallón de Scots se encuentra de servicio en el Ulster, mucho más frecuentemente de lo que le correspondería.*



*Este guardia escocés lleva la boina caqui de la Guardia de a Pie, con una insignia de la unidad color negro*

# Cómo sufrieron los ingleses el impacto real de la guerra

**Con semanas de demora sobre el hundimiento del Sheffield, los ingleses pudieron ver la verdadera magnitud de la guerra que estaban peleando. El gobierno de Margaret Thatcher impidió, hasta entonces, que se pasaran por televisión las imágenes donde se registraban el incendio y el traslado en helicóptero de los heridos.**



*Con quemaduras en todo el cuerpo, un tripulante del Sheffield es evacuado para recibir la primera atención médica.*



La "guerra boba", como llegó a llamarla la prensa de Londres, terminó súbitamente para los británicos el 4 de mayo, cuando el destructor *Sheffield* fue alcanzado por un Exocet disparado por un avión naval argentino.

El choque fue tremendo para la opinión pública y los principales diarios británicos se ensarzaron en una polémica sobre si convenía seguir adelante con la guerra o buscar una salida negociada, ahora que la victoria no era tan segura.

A las 18 de ese día Margaret Thatcher fue informada y se dio cuenta del impacto político de la noticia, citando de inmediato a una reunión de emergencia del gabinete. Allí se decidió dar a conocer la información, por medio del portavoz del Ministerio de Defensa, en directo por radio y televisión.

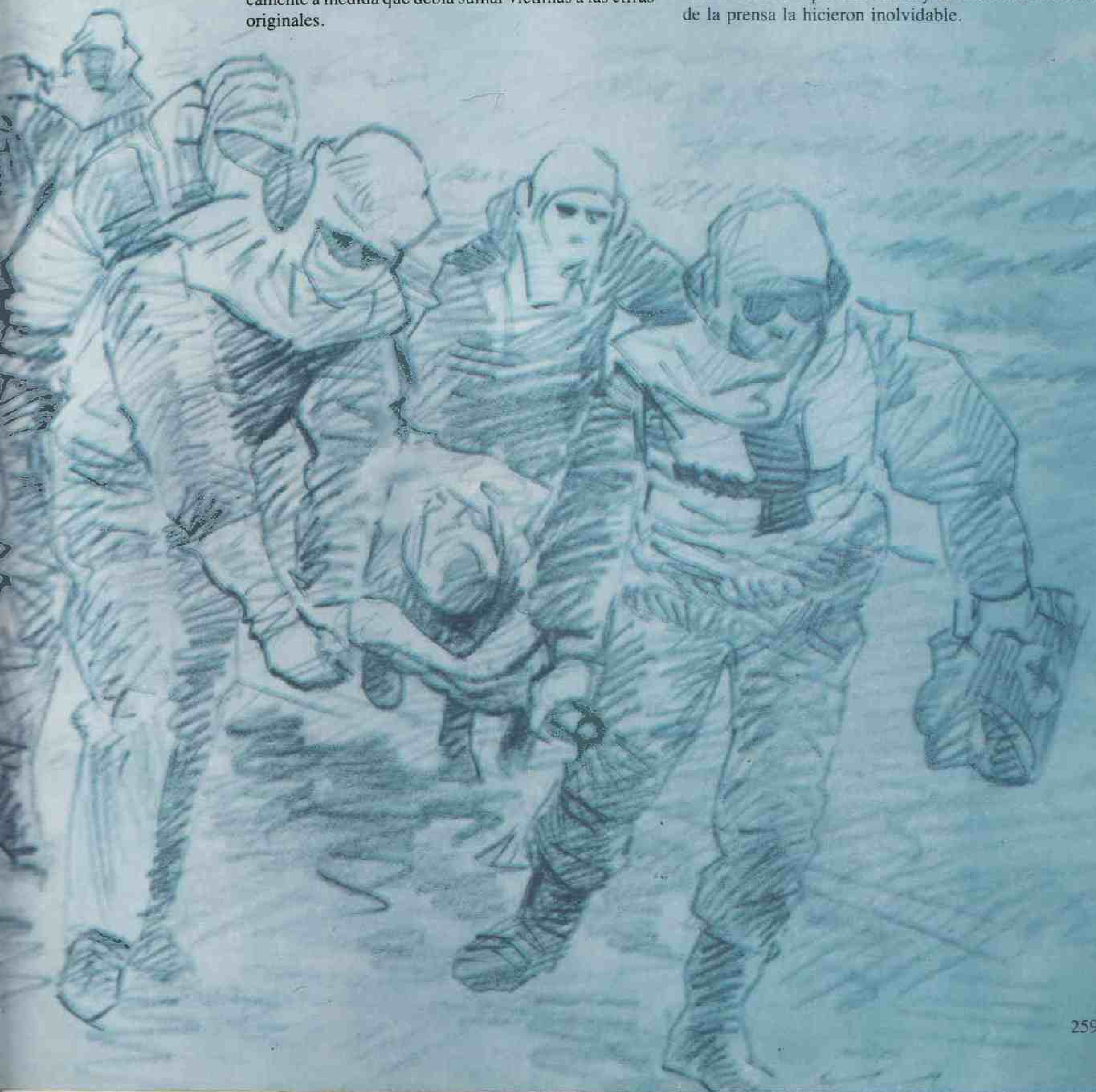
Posteriormente, el titular del ministerio, John Nott, debió comparecer ante la Cámara de los Comunes, después de las 23 y su informe se interrumpió dramáticamente a medida que debía sumar víctimas a las cifras originales.

Posteriormente, cuando el *Sheffield* se hundió se dieron instrucciones para que la noticia se diese solamente por medio de la prensa escrita, lo que se juzgó más "discreto".

Las notas para la televisión del barco en llamas, los sobrevivientes transportados en helicópteros y entrevistas con el capitán Sam Salt, tomadas por los enviados especiales que acompañaban a la flota, sólo se difundieron el 26 y el 27 de mayo, cuando la guerra había tomado otro cariz.

Tras la campaña una comisión de la Cámara de los Comunes criticó el manejo de la información por parte del gobierno, aunque se reconoció que en caso de registrarse numerosas bajas el Ministerio de Defensa tenía que informar primero a las familias de los caídos antes de hacer pública las novedades.

Los hundimientos del *Sheffield* y del *Gral. Belgrano* fueron las primeras grandes noticias de la guerra, tras la recuperación de las islas por la Argentina. Y el anuncio en vivo por televisión y la frenética reacción de la prensa la hicieron inolvidable.



*El traslado de los heridos, muchos de ellos con gravísimas quemaduras, fue visto por los telespectadores británicos varias semanas después del hundimiento del Sheffield.*

# Volviendo a casa

**Mientras ardía el Sheffield, los sobrevivientes del hundimiento del Belgrano, ocurrido dos días antes, iban de regreso a casa. Sus relatos horrorizaron a una nación que había ido a la guerra confiada en que los ingleses, a 12.800 kilómetros de distancia, no podían ser una amenaza.**

Una semana después del hundimiento del anticuado crucero *General Belgrano*, muchos de los sobrevivientes ya estaban de regreso en sus hogares, con sus familias, y relatando sus experiencias. Ese buque que databa de la Segunda Guerra Mundial era el orgullo de la Marina argentina y su hundimiento constituyó un golpe salvaje para la moral de esa fuerza y de la nación. La pérdida de vidas fue realmente aterradora.

El hundimiento ejerció el más profundo efecto en aquellos que navegaron en el Belgrano. La siguiente es la historia de ese desastre y del dramático rescate subsiguiente, vistos a través de los ojos de marineros comune sy en las palabras de los que sobrevivieron.

''El ataque nos tomó desprevenidos, mientras estábamos descansando'', dijo el suboficial enfermero Silverio Octavio Muscardin, ''No nos dio tiempo para prepararnos. Yo estaba durmiendo cuando me despertó ese estruendo increíble. Aunque me hallaba en la proa del navío, lejos de donde había impactado el torpedo, en elc uarto de máquinas, debajo mío estaba

''Cuando supimos que Fernando estaba vivo no pudimos más soportar la tensión y la felicidad nos abrumó'', dijo Alberto Argibay, padre del conscripto Fernando Argibay. ''Me siento orgulloso de la clase de hombre en que se convirtió mi hijo repentinamente. Pero también pienso en las familias que no pudieron experimentar una alegría semejante''.



"Nada podría haber salvado al BELGRANO de hundirse. Estaba mortalmente herido. Experimenté un sentimiento de ira, desamparo y dolor ante la pérdida de vidas en mi división", dijo el suboficial mayor Romeo Gullina. "Pero no todos los que perdieron la vida perecieron en el barco. Muchos se ahogaron en las aguas heladas del Atlántico al desinflarse sus balsas, otros se helaron hasta morir esperando que los buques de rescate los hallaran. El BELGRANO tenía una tripulación numerosa", dijo el cabo Mario Daniel Berdeccia. "Era difícil llegar a conocer bien a alguien, pero al menos nos conocíamos todos de vista. Prefiero no saber los nombres de los que murieron".

el pañol de munciiones. Afortunadamente, el torpedo no hizo blanco en esa parte, o el desastre habría sido total".

"Yo estaba a punto de tomar una taza de té, cuando oí algo que sonó como un disparo de pistola con silenciador y de inmediato se cortó la energía eléctrica", informó el suboficial de Operaciones Miguel Angel Reynoso. "El buque se detuvo y después de un sacudón comenzó a inclinarse. Volví a mi puesto, abrí mi bolso, tomé una parka y me la puse. Luego busqué una linterna y fui hacia mi bote salvavidas".

"Yo me hallaba en el segundo dormitorio", recordó el conscripto Fernando Argibay, de 19 años de edad. "Oimos dos explosiones casi inmediatas. Tomé mi chaleco salvavidas y corrí escaleras arriba. Nadie sabía qué había ocurrido. Cuando llegué a la cubierta comenzamos a preparar los botes salvavidas para arriarlos. No había tiempo que perder. Salté al agua desde unos diez metros de altura yc uando alcancé la balsa salvavidas uno de mis compañeros ya estaba allí. Nuestra balsa se apartó del barco. El tiempo estaba muy tormentoso Y frío. Nadie saltó después de mí. En ese momento vimos a otro compañero flotando en el agua –su balsa salvavidas se había volcado–, y tratamos de subirlo a la nuestra. Comenzamos a remar, con los remos y los brazos. No podíamos ver bien a causa del petróleo y el humo".



"No hubo pánico, aunque muchos hombres llegaron a cubierta con quemaduras", continuó el suboficial Muscardin. "Todo fue hecho de manera ordenada, como si hubiera sido un ejercicio rutinario. Al comprobar nuestras listas de tripulantes notamos que faltaban algunos hombres. Ellos quedaron bajo las olas. Todos abandonamos el buque por la misma banda –esto es, a sotavento. El *Belgrano* se hundió en 40 minutos, de proa y por babor. Era increíble que una masa tan grande pudiera ser devorada por el agua en tan poco tiempo. Cuando vimos que el Belgrano se hundía gritamos: Viva la Patria. Y quizá por la desesperación y un sentimiento de impotencia tratamos de cantar el Himno Nacional".

"Yo no quise ver como se hundía el *Belgrano*", dijo el cabo Jorge Ricardo Páez. Tengo un alma sentimental y durante cuatro años el barco había sido mi segundo hogar. Era algo que yo amaba mucho, a pesar de que era un viejo buque".

"Tan pronto como hubimos abandonado el barco y alcanzado las balsas salvavidas, nos identificamos todos y tratamos de hacernos amigos", prosigue el suboficial Muscardin. "Sabíamos que en el área había numerosos barcos pesqueros, pero debíamos mantener nuestras mentes frías si queríamos sobrevivir. Personalmente, yo creía que íbamos a estar en las balsas cinco o seis días antes de ser rescatados, porque estábamos fuera de la zona de operaciones. Pero cada uno de nosotros mantuvo su autodominio y no hubo escenas de pánico ni de terror, como sucede a menudo en tales circunstancias. En nuestra balsa, los diez que estábamos éramos todos profesionales. No había conscriptos. Nos reconfortábamos unos a otros durante las 32 horas que estuvimos a la deriva. Conversábamos y rezábamos juntos. Organizamos la distribución de raciones y establecimos turnos para achicar agua y reinflar la balsa cuando era necesario. Calculando que nuestro rescate iba a ocurrir recién varios días después, alistamos nuestro equipo de supervivencia y lo repartimos. Teníamos caramelos, chocolate, goma de mascar, bengalas y una linterna".

"El viento era helado y las olas gigantescas", continuó el teniente Madero. "En la balsa nos apretábamos unos contra otros para darnos calor, y no veíamos ningún buque de rescate en las cercanías. Tampoco nos habían localizado los aviones de exploración. Eramos quince en una balsa salvavidas cubierta, color naranja. Teníamos algo de chocolate y mantas para abrigarnos. La temperatura nos parecía como de veinte bajo cero".

"La corriente nos empujó más de sesenta millas (unos 108 kilómetros) hacia el Sur, hacia el Antártico", comentó Fernando Argibay. Vimos al Piedrabuena que nos hizo señales con luces verdes. Creímos que nos habíamos salvado. Pero el submarino estaba aún merodeando, por allí y tuvimos que apartarnos. Seguimos a la deriva de esa forma durante 28 horas. Yo sólo sabía el nombre de sólo uno de los otros sobrevivientes de la balsa, ricardo, y el de Pepe, el hombre que habíamos rescatado. los tres nos apretujábamos para



''A pesar de nuestro infortunio estoy tan convencido como siempre de que mi misión es defender mi Patria'', dijo el suboficial Gullino. ''Y continuaré haciéndolo al máximo de mi capacidad. He tenido una dura experiencia, pero cuando mi brazo roto se haya curado volveré al servicio''.

mantener el calor. Yo sentía que mis piernas se iban entumeciendo. Rezamos y cantamos y tratamos de hacernos bromas unos a otros. Yo pensaba en mis seres queridos. Fuimos rescatados a las 8 de la noche del lunes, y nos saludamos y abrazamos con los que ya habían sido salvados. Continuamos rescatando gente hasta las 5 de la mañana del martes''.

''Eramos 19 en nuestra balsa salvavidas, incluidos varios conscriptos'', dice el cabo Mario Daniel Berdeccia. ''Algunos estaban nerviosos y yo recuerdo que uno de ellos que se movía de un lado a otro, haciendo peligrar la estabilidad de la balsa. Logramos mantenerlo quito y calmarlo. Mientras nos alejábamos del barco cantábamos la Marcha de la Armada, y éso ciertamente reconfortó nuestros espíritus ''.

''A pesar de haber estado en la balsa durante 36 horas, imposibilitados de movernos, logramos sobreponernos al frío, la angustia y todo lo demás, inmediatamante'', agregó el cabo Páez. ''Teníamos con nosotros a un hombre con quemaduras graves al que yo atendí, ya que son enfermero. Le puse un ungüento que hallé en la balsa y le administré un calmante para sus dolores. Posteriormente cuando vimos que todo marchaba bién para él, le puse un vendaje en la cara. No teníamos temor porque sabíamos que nuestras fuerzas andaban cerca. Estabamos seguros de que íbamos a ser rescatados''.

''Yo estaba familiarizado con los procedimientos de búsqueda y rescate, de modo que se los expliqué a los otros'', acotó el suboficial Muscardin. ''Les dije que seguramente íbamos a ser rescatados entre las 8 de la mañana y el mediodía siguientes. Pero al llegar las 12 estaban descorazonados. El mar había estado muy agitado durante la noche, con una fuerza grado siete ú ocho según mis cálculos. A la una de la tarde oímos el ruido de un avión. Cuando ví al aparato volar por encima nuestro dí orden de disparar una bengala. El avión volvió y, cuando se hllaba bien adelante nuestro, disparamos otra. Hizo un viraje y completó un círculo alrededor nuestro para indicarnos que habíamos sido localizados. Todos comenzamos a gritar, ya estábamos en situación totalmente diferente. A las 6 de la tarde del lunes 3 de mayo avistamos a los buques de rescate que nos estaban buscando, y al caer la noche disparamos otra bengala de auxilio. A medianoche lanzamos otra y, alrededor de la 1.30 de la madrugada del martes, fuimos salvaods por el Comandante Piedrabuena. Es imposible describir como nos recibieron. No hay forma de agradecer a esa gente el empeño y la fe que pusieron para consolarnos''.

''En mi balsa había 17 personas y todas se comportaron sensatamente'', dijo Romeo Gulino, suboficial mayor maquinista. Hasta los conscriptos se comportaron como veteranos. Estábamos tensos pero no acobardados, teníamos mucho frío e incomodidad porque el agua penetraba en la balsa. Yo sufrí bastante, aunque siempre tuve confianza en que íbamos a ser salvados. Pensaba en mis hijos y acerca de las cosas realmente importantes de la vida. En una balsa salvavida, en el mar, hay mucho tiempo para pensar a pesar de la fatiga, el adormecimiento de los sentidos y la pérdida de objetividad. Pero fue hermoso regresar a casa y al despertar hallar tanto cariño. Yo me alisté en la Marina en 1966 y pertenezco a la dotación permanente del Belgrano; vea usted, no me acostumbro a hablar de mi buque en tiempo pasado ''.

# La larga marcha

## (Testimonio de un corresponsal británico).

Abajo: *Avanza una columna de infantes en la larga marcha desde San Carlos hacia Puerto Argentino. El periodista Charles Lawrence, del "Sunday Telegraph", quien los acompañó, es el autor de esta nota.*

El teniente coronel Andrew Whitehead, jefe del Comando 45 de la Real Infantería de Marina, subió a grandes zancadas la abrupta pendiente que domina la Bahía Ajax, eligiendo su camino entre las angostas trincheras. Venía de una reunión informativa con sus comandantes de compañías y el estado mayor del cuartel general, un estrecho círculo de hombres bien camuflados, que se confundían con el monte achaparrado colina abajo.

Su rostro tenía la familiar expresión de resolución.

El coronel Whitehead se detuvo un momento en lo alto y dijo: "Bueno, nos largamos. Es lo primero que haremos mañana, esa es la buena noticia. La mala es que "patearemos".

"Patear". El que escribe, como corresponsal en las Malvinas había estado el tiempo suficiente con los infantes de marina para saber lo que significa esta palabra. Quiere decir marchar: una marcha forzada transportando todo lo que un Comando de 650 hombres necesita para sobrevivir y luchar. Pero todavía tenía que experimentar toda la magnitud del esfuerzo que ese término evoca.

–"¿Hasta dónde vamos?"

–"Unos 40 kilómetros, para empezar".





Esto no parecía demasiado, a la luz de algunos recuerdos aislados de paseos por el campo. "Está bien, iremos. Podemos bancarlo".

Esta última jactancia proferida en el mismo lenguaje de los militares hizo que el erizado mostacho del coronel se levantase con una de sus irónicas sonrisas. Parecía saber algo que yo ignoraba.

## Terreno hostil

Patear resultó ser un verdadero castigo, en parte debido al terreno. Las Malvinas consisten casi enteramente en páramos ondulados y pantanosos. Uno trepa todo el camino hasta la cumbre de una colina y allí encuentra más fango entre las rocas, con una profundidad que llega a los tobillos. También está el pasto, llamado "tussock" que crece en matas sobre la tierra blanda de las turberas, tratando de torcer los tobillos a cada paso. Cada metro de marcha exige un concentrado esfuerzo.

Encima de todo esto hay que contar con el peso. Los hombres del Comando 45 partieron cargando su mochila completa y su equipo de guerra, un conjunto de arneses y bolsos para llevar la munición, cantimploras, herramientas para cavar y provisiones para por lo menos 24 horas. Todo este equipo pesa más de 30 kilos y los hombres deben cargarlo a través del barro, pantanos, rocas y oscuridad.

La marcha comenzó el 27 de mayo, seis días después de que irrumpiéramos en las playas de la Malvina Oriental para los desembarcos del día "D". La batalla de la Avenida de las Bombas se había desarrollado furiosamente en la costa, pero ahora iba disminuyendo la intensidad de los ataques aéreos argentinos. Unos cien de nuestros hombres perecieron, la mayor parte en los barcos, pero calculábamos que unos 70 aviones enemigos habían sido derribados.

Los helicópteros, que según los planes originales deberían haber transportado las tropas de la 3° Brigada de Comandos a través de la isla, se perdieron en el "Atlantic Conveyor" el 25 de mayo. Pero desde Londres se había ejercido una incesante presión sobre el comandante de la brigada, el general Julian Thompson, para que avanzase desde la cabeza de playa y comenzara a obtener resultados. El 26 de mayo se le ordenó moverse por cualquier medio que estuviese a su disposición.

El medio de transporte disponible era, según la frase favorita de Thompson, el TPC. Transporte de Personal de Cuero, las botas.

En las primeras horas del 27 de mayo, bastante antes del amanecer y a las 11 hora de Londres, unos 2500 hombres de élite de la Infantería de Marina y del Regimiento de Paracaidistas comenzaron a atarse los cordones de sus botas con más cuidado que el habitual. Luego se pusieron sus equipos al hombro y formaron inquietos en orden de marcha.

El 2 de Paracaidistas bordeó las Montañas Sussex y se dirigió con rumbo sur hacia Darwin y Goose Green. El 3 de Paracaidistas, que había tomado la estancia San Carlos el día "D" marchó directamente hacia el este y ligeramente al norte, desde sus trincheras en ese establecimiento. Debían seguir la ruta directa hacia la caleta Teal, en el este de la isla, a medio camino de Puerto Argentino. Mientras tanto, el 45 de Comandos debía tomar la ruta de más al norte, la más larga, dejando de lado la estancia Douglas antes de llegar a Teal detrás de los paracaidistas.

Estas dos últimas unidades impusieron el estilo para la épica marcha. Siempre se adelantaron a cualquier posibilidad de un transporte por helicóptero y al final patearon todo el camino hasta Puerto Argentino. También intervinieron en combates, pero al final de la campaña fue la marcha lo que les otorgó una distinción especial.

El teniente coronel Hew Pike, jefe del 3 de Paracaidistas, un hombre ágil y enérgico que corre maratones como deporte, había conseguido algún transporte mientras su unidad se encontraba atrincherada en San Carlos. Convenció a algunos granjeros que acoplasen remolques a sus tractores y lo siguiesen hasta Teal llevando el equipo pesado, incluyendo mochilas.

Mantuvo a sus hombres en formación de combate básica y aprovechó el poco peso que llevaban para sacarles ampollas por el sendero a través de las colinas. Parecía que los paracaidistas efectuaban una breve patrulla antes que una marcha de más de 40 kilómetros. La actitud fue típica de esa unidad, avanzaron a paso de carga, sufrieron malamente pero, fuera de algunos tobillos dislocados y afecciones causadas por la intemperie, casi todos terminaron la marcha listos para el combate.




**EQUIPOS DEL 3 PARA**

1 Antitante Carl Gustav y munición.
2 Pistola ametralladora Sterling, cinco cargadores y dos granadas de mano L2.
3 Pala liviana
4 Casco
5 Bolsa de dormir
6 Máscara
7 Ropa de abrigo, incluyendo pantalón del abrigo, pullover y guantes
8 Paquete de raciones para 24 hs.
9 Poncho

Abajo: *El equipo de combate reglamentario de los infantes británicos, que en algunos casos podía sobrepasar los 40 kilos por persona, incluía algunos elementos agregados para los hombres del 45° Comando y el 3 de Paracaidistas.*

En la Colina Ajax hubo apenas tiempo para beber algo y empaquetar las bolsas de dormir, los ponchos y los calentadores para cocinar antes de que el Comando 45 se dirigiera al muelle del frigorífico junto a la bahía, que se había convertido en el hospital de campaña

Teníamos que cruzar el estrecho hasta la base de los paracaidistas en Puerto San Carlos en lanchas de desembarco, antes de ponernos en marcha a lo largo de la ruta sobre la Colina de Cushy. Inevitablemente la operación se desarrolló de acuerdo con la máxima militar "apúrate y espera". Las lanchas, siempre ocupadas en descargar los barcos en medio de los ataques aéreos llegaron tarde.

Como una despedida de la Avenida de las Bombas, las sirenas de alarma sonaron cuando chapoteábamos el agua. Los infantes de marina, nunca dispuestos a buscar refugio sin antes pelear, pronto erizaron la embarcación con ametralladoras y treparon al techo de la timonera con misiles Blowpipe. En medio de todo esto un sargento comenzó a distribuir el correo y durante algunos momentos pudimos dejar de lado la guerra, mientras nos acurrucábamos bajo nuestras capuchas impermeables, sumergidos en una carta de la familia.




## Turba blanda y botas húmedas

Las rutas de las Falklands están claramente marcadas en los mapas, pero no sobre el terreno. Una ocasional cicatriz de huellas de tractores sobre los pantanos indica el rumbo, pero a veces no son sino el camino más fácil sobre ese suelo. La dirección se encuentra mediante puntos de referencia: rocas dentadas, picos o alguna cerca marcando el límite de las propiedades.

Fue un sendero similar a, esos el que siguió el 45 de Comandos el primer día. Antes de los dos kilómetros, colina arriba de Puerto San Carlos, las piernas y los hombros comenzaron a sentir el esfuerzo y los cargados hombres resollaban fuerte por la boca.

El día era bastante claro, pero la turba estaba horriblemente esponjosa. Las botas militares de cuero con polainas de lona pudieron contener el agua al principio, pero a medida que se hundían en el barro la humedad terminó por traspasarlas. No había pies que estuvieran secos después de los primeros kilómetros.

La distancia es engañosa en este páramo abierto, un pico parece estar a no más de dos kilómetros, pero en realidad se halla a diez o doce. Seguimos avanzando penosamente, los vehículos Volvo para la nieve transportaban el equipo de radio y la munición rechinando lentamente colina arriba, con el comando de la compañía. Después de una hora todavía podíamos ver el estrecho de San Carlos en el que se desarrollaba un ataque aéreo, vomitando columnas de humo hacia el cielo. Más tarde supimos que las bombas habían alcanzado el frigorífico y que murieron hombres del Comando 45, sus primeras bajas en la campaña.

A todo esto el Comando se hallaba extendido sobre seis kilómetros o más, en una columna de hombres cargados que luchaban penosamente para avanzar. Las compañías de fusileros iban al frente, en abanico a ambos lados de la ruta y los hombres mantenían una distancia de por lo menos diez metros con el más próximo. Esto era una precaución contra los ataques aéreos, porque al no tener ninguna cobertura la columna era críticamente vulnerable a las incursiones de los Pucará argentinos, aviones antipersonal.

Las primeras bajas se produjeron sorprendentemente rápido, causadas no por un ataque enemigo sino por el terreno. Tobillos dislocados, músculos desgarrados y hasta un súbito acceso de asma. Los hombres eran dejados atrás para que los recogieran y montaran en los Volvos pesadamente cargados. Pronto hubo hombres colgados de los costados de los vehículos, consiguiendo un alivio durante unos pocos metros o ateniéndose heridas leves. Una vez debimos detenernos y llamar a un helicóptero para evacuar a un soldado.

La mayoría de los hombres tenía un aspecto totalmente miserable por haber sido dejados atrás, como si hubiesen fallado en las pruebas para convertirse en Boinas Verdes. Los suboficiales más antiguos y los oficiales literalmente les ladraban, pero siempre con una disimulada simpatía por los lesionados.

"Polenta", decía Pat Chapman "eso es lo que pasa, les falta polenta".

El paso era angustiosamente lento, cada pausa tenía su precio, un hombre herido o un Volvo empantanado, un arroyo que vadear o una alerta de ataque aéreo que debíamos Pasar tendidos sobre el pasto.

El sargento negro Bill Eades, quien siempre tenía algo que decir con un volumen de voz de suboficial instructor, observó; "No sé nada sobre el asalto contra Stanley, pero esto se parece mucho más a la retirada de

Moscú''.

Pareció que había llevado una eternidad cubrir los primeros veinte kilómetros y estaba cayendo la noche cuando el teniente coronel Whitehead -pateando al frente- ordenó un alto para comer.

Hambrientos, abrimos los paquetes de raciones y luchamos para encender los primitivos calentadores. Yo estaba desesperado por tomar una bebida caliente, pero justo cuando ponía el jarro de lata sobre la llama una alerta aérea hizo que se ordenase apagar todos los fuegos.

En consecuencia, la columna se movió nuevamente en el crepúsculo sin haber comido caliente. Vadeamos otro arroyo, sintiéndonos miserablemente al pensar de que eran muy escasas las posibilidades de secarnos para la noche. Seguimos tropezando hacia adelante durante otras seis horas.

Llegamos hasta Newhouse, un refugio de verano para pastores que se hallaba desierto. Allí hubo tiempo para unas horas de sueño y la mayoría nos tiramos al suelo en nuestras bolsas de dormir, sin molestarnos con el complicado proceso de erigir un refugio en pleno páramo.

Entonces llovió. Todo el mundo estaba empapado y aun los infantes de marina, que hasta entonces parecían haber sentido apenas las penurias, tenían un aspecto miserable. El coronel Whitehead apareció cuando enrollábamos nuestras bolsas de dormir, ''todavía está intacto el sentido del humor''? preguntó.

Como siempre, Bill Eades tenía la respuesta: ''¿Humor? Tenemos que reírnos porque si no, nos vamos a largar a llorar''.

Los elementos de avanzada del 3 de Paracaidistas habían llegado a Teal esa primera noche y el Comando 45 entró en Douglas, descubriendo que una patrulla enemiga acababa de irse. Hew Pike dirigía sus hombres hacia Estancia House, acurrucada en la base de las montañas y el último obstáculo antes de Puerto Argentino.

El Comando 45 pasó dos noches y un día descansando en Douglas. Los pobladores, que se recobraran tras haber permanecido encerrados en el pequeño edificio comunal y ordenaban sus hogares saqueados, ayudaban a encender turba para que pudiéramos secarnos. Los suboficiales más antiguos inspeccionaron docenas de pies -algunos estaban pálidos e hinchados en la

Abajo: *Durante la caminata las distancias parecían cercanas, dada la gran transparencia del aire malvinero. Pero entre una y otra colina la caminata se hacía interminable. Y era muy expuesta: nótese la falta de refugios o cubiertas naturales del terreno, con escasa y rala vegetación.*

Derecha: *Algunos tractores facilitados por granjeros kelpers permitieron aliviar a la caravana de sus cargas más pesadas.*

Abajo: *en recuadro, un croquis del avance del 45° Comando y el 3° de Paracaidistas, desde San Carlos al Monte Kent.*

Abajo: *Un alto en la marcha en Estancia House. Algunas carpas alternan con abrigos improvisados y ropa húmeda tendida a secar.*

Derecha: *Integrantes de la compañía Zulú del 45° Comando descansan sus miembros adoloridos en una casa de Douglas Settlement donde se cobijaron por dos días y una noche, antes de proseguir la gran caminata.*

primera fase del pie de trinchera– y nos pusieron a cavar refugios, por las dudas. Finalmente paró de llover.

La primera pateada demostró ser la más dura. El terreno estaba en las peores condiciones y el teniente coronel Whitehead se aseguró que de ahora en adelante marchásemos sin las pesasas mochilas, aunque esto significaba pasar las noches sin disponer de los lujos que allí llevábamos.

El sendero hasta Teal fue mucho más fácil. La temperatura se mantenía en cero durante todo el día, congelando el barro y convirtiéndolo en una superficie dura, mientras que los infantes de marina, entrenados en Noruega, no temían al viento blanco.

La mayoría de los paracaidistas se habían ido de Teal –un establecimiento que se vanagloriaba de tener los pocos árboles que sobreviven en las Malvinas– cuando nosotros llegamos esa noche. Hacia el oeste, Goose Green había caído en la primera gran batalla terrestre de la guerra y el asalto por la ruta del norte parecía imparable.

Pero nos encontrábamos lejos de nuestras líneas de suministro y peligrosamente cerca de las principales posiciones enemigas en las colinas en torno a Puerto Argentino. El brigadier Thompson decidió hacer un alto. Como prueba de la resolución con que se avanzaba, tuvo que volar personalmente a través de la isla para detener al 3 de Paracaidistas en Estancia House.

Se prometió un transporte en helicóptero para el Comando 45, desde Teal hasta nuestra próxima etapa, la base para el asalto a Puerto Argentino en el Monte Kent, bien a la vista de la ciudad. La montaña había sido limpiada por el SAS y el Comando 42 y se había puesto en posición allí una batería de 105 mm.

La perspectiva del aerotransporte provocó suspiros de alivio entre la tropa cansada, eso se parecía más a una guerra moderna. Pero el tiempo se cerró y después de un día de demora el Comando siguió a pie otra vez.

El sol brillaba cuando dejamos caleta Teal, la vista sobre el agua hasta el pie del monte Longdon, a la





distancia, cortaba el aliento.

El último día comenzó mal. Fuimos sacados de nuestras bolsas de dormir mucho antes del alba y enviados sendero abajo, sin que pudiéramos tomar té o encender un cigarrillo, pues ninguno de esos lujos está permitido en la oscuridad. Tuvimos que caminar dos horas antes de que se ordenase un alto de treinta minutos para desayunar. Pequeñas cosas como ésta son las que marcan las diferencias.

Pero Bill Eades encontró palabras para alentar a sus muchachos: ``La única manera de salir de esta porquería es a través de Puerto Stanley, así que vamos alla!''.

Cuando llegamos al campamento del Monte Kent en la tarde del 6 de junio y fuimos recibidos por un aullador viento blanco el Comando 45 había cubierto unos 110 kilómetros desde el Puerto San Carlos. Fue una marcha espantosa y ahora no teníamos siquiera una choza o un hogar de turba para protegernos del invierno en avance.






# Estalla la tormenta en Gran Bretaña

**Titulares de primera página en todo el mundo, la crisis enfrentó a Gran Bretaña con urgentes y peligrosas opciones y desde los acontecimientos de Suez no había resonado en Westminster un debate tan enconado. Mientras tanto la nación se preparaba para la inminente guerra.**

El miércoles 31 de marzo informes de inteligencia y de las embajadas confirmaron al ministro de Defensa británico, John Nott, que prácticamente toda la flota argentina se encontraba en alta mar y que la invasión de las Malvinas esta prevista para el amanecer del viernes 2 de abril. No cabían dudas en cuanto a la veracidad de estos informes: provenían de intercepciones de señales de la flota argentina, cuyo código había sido descifrado electrónicamente en el establecimiento secreto de Cheltenham.

John Nott llamó inmediatamente a la primera ministra y rápidamente se organizó una reunión en su despacho de la Cámara de los Comunes, en la que también participaron los señores Atkins y Luce, del Ministerio de Relaciones Exteriores, así como funcionarios de Defensa y Sir Henry Leach, Primer Lord del Almirantazgo. La señora Thatcher se mostró evidentemente impresionada por la serenidad con que el almirante le aseguró que el *"Hermes"* y el *"Invencible"* podrían zarpar de Portsmouth con la marea matutina del martes siguiente. Esos dos portaaviones formarían la espina dorsal de la Fuerza de Tareas.

La primera movida diplomática de la señora Thatcher fue redactar un mensaje para el presidente Reagan, pidiéndole que se comunicase con el presidente Galtieri y le solicitase garantías de que no iba a autorizar un desembarco, o abrir las hostilidades. También podía informar a Galtieri de que Gran Bretaña no se iba a comprometer en una escalada del conflicto.

Sir Nicholas Henderson, el talentoso embajador bri-




tánico en Washington pronto estuvo en camino para ver a Alexander Haig, el secretario de Estado norteamericano, un reconocido amigo de Gran Bretaña desde los tiempos en que ejerció el comando supremo de las fuerzas de la OTAN en Europa. Este ya había recibido un pedido de Lord Carrington, para que lo ayudase a calmar a los argentinos.

Mientras tanto en Londres, la señora Thatcher convocó a otra reunión de gabinete para el atardecer del jueves. Ordenó que se pusieran inmediatamente en alerta tropas para un eventual despliegue en el Atlántico Sur. Hacía cuatro horas que se había advertido a la Fuerza de Tareas que debía zarpar dentro de las próximas 48 horas. Buques de guerra estacionados en Gibraltar navegaban ya hacia el sur, listos para unirse a la flota principal.

## Estado de ánimo

La gravedad de las noticias suscitó en Gran Bretaña una mezcla de atónita incredulidad y contenida ira. Las pasiones llegaron a su punto más alto desde la Segunda Guerra Mundial. Se trataba claramente de un acto de agresión directa. Tropas argentinas habían desembarcado y tomado un territorio británico, una isla además, que recordaba al pueblo de la metrópoli que ellos también eran insulares.

Los titulares de los diarios populares gritaban: "Vergüenza!" pero detrás de este melodrama existía un sentimiento más calmo de la mayoría, de que ese estado de cosas en las Malvinas debía ser corregido. Predominaba la sensación de que gente belicosa se había aprovechado de una falta de preparación y que esto no podía ser tolerado. "Si Argentina puede atropellarnos quién más dejaría de hacerlo?", se preguntaba un columnista.

Nunca durante recientes crisis de política exterior acontecimientos lejanos habían producido semejante sentimiento de solidaridad nacional.

A la mañana siguiente, sábado 3 de abril, los miembros del parlamento se reunieron para oír una declaración de la primera ministra y luego hubo un debate de emergencia. Al mismo tiempo una larga y ordenada fila se formó para ocupar lugares en las galerías para el público de la Cámara de los Comunes. Esta fue la primera gran ocasión parlamentaria en una gran crisis internacional, que concernía directamente a Gran Bretaña, desde que la BBC había comenzado a transmitir desde el recinto. En consecuencia al pueblo le fue posible seguir las declaraciones y el debate. El hecho que ministros y parlamentarios eran conscientes de que la nación los estaba escuchando tuvo un efecto moderador sobre ellos.

La señora Thatcher comenzó leyendo con un tono desprovisto de emoción un informe cuidadosamente

*Titulares de los diarios, en su mayoría británicos, que ofrecían a los habitantes del hemisferio norte un despliegue prioritario para la Guerra de las Malvinas. Nunca se imprimió tanto el nombre del pequeño archipiélago del Atlántico Sur como en aquellos días.*

preparado. Aunque sabía que no pasaría mucho tiempo antes de que sus críticos comenzaran a pedir dimisiones, continuó con creciente confianza y recibió vítores de sus leales cuando condenó "esta agresión no provocada" que "no tiene ni un vestigio de justificación, ni un resto de legalidad". El objetivo del gobierno era velar para que las islas quedasen libres de la ocupación y retornasen bajo administración británica lo más pronto posible.

Aunque la cámara aprobó su firme conclusión de que el derecho que tenían los isleños de Malvinas a seguir siendo súbditos británicos debía ser apoyado, esto no impidió que se censurase al gobiernopor permitir que ocurriera la invasión y hubo muchos gritos de "Renuncie!".

## En búsqueda de chivos emisarios

Los políticos tenían tres blancos principales, además de la Argentina: el Foreign Office, el ministro Nott y el Servicio de Inteligencia, por no haber advertido con anticipación sobre las intenciones argentinas. El pobre Nott fue objeto de una tremenda gritería cuando negó que el gobierno hubiese sido tomado por sorpresa y afirmó que hubiera resultado erróneo emprender una acción militar anticipada.

John Nott y Lord Carrington permanecieron en sus bancas con aire sombrío tras el debate del sábado, solamente les levantaron el ánimo las noticias provenientes de Nueva York, donde Sir Anthony Parsons se anotó una victoria diplomática que, de alguna manera, restableció la deteriorada reputación del Foreign Office.

Lord Carrington y Nott ofrecieron sus renuncias ese fin de semana, así como Humphrey Atkins y otro secretario del Foreign Office, Richard Luce. Pero la señora Thatcher, acosada y bajo el ataque de su propio partido además del de la oposición, trató el domingo por todos los medios de persuadir a sus antiguos colegas de que permanecieran en sus puestos. En el caso de John Nott tuvo éxito, con la razón de que no era el momento para designar a un nuevo titular en el atareado ministerio, tan ocupado en preparar una difícil campaña en el lejano Atlántico Sur. Le escribió: "El Ministro de Defensa no es responsable de la política seguida respecto de Malvinas"

Con Lord Carrington, un secretario de RR.EE. de éxito, muy respetado internacionalmente e importante miembro del partido, las cosas fueron diferentes. Aunque éste estaba convencido de que muchas de las críticas al Foreign Office eran infundadas, insistió en que, como responsable de las relaciones exteriores, lo correcto era que renunciara. "Queda en pie el hecho que la invasión de las islas Malvinas ha sido una humillante afrenta para este país", dijo en los fundamentos de su dimensión.

## Jugando la carta americana

Al principio pareció que no iba a ser fácil obtener apoyo popular para Gran Bretaña en los Estados Unidos. El presidente Reagan se había mostrado bien dispuesto desde un principio, pero la mención de la invasión Argentina a las Malvinas fue recibida con grandes carcajadas en una reunión informativa en la Casa Blanca, el lunes 5 de abril. Para los sofisticados todo esto parecía demasiado absurdo como para preocuparse; un asunto en el que gauchos latinoamericanos de uniforme invadían una isla con un gobernador que llevaba un bicornio con plumas, se vestía de gala y se desplazaba en un taxi londinense. El hecho que la risa cesara pronto se debió en gran medida al trabajo de Sir Nicholas Henderson, el embajador británico en Washington.

Este lanzó una poderosa campaña de propaganda, con él mismo al frente en numerosas apariciones en la televisión y la radio norteamericanas, donde muy pronto adquirió categoría de estrella, por su facilidad natural. Apelando al pueblo norteamericano, el tradicional aliado de los británicos, esperaba obtener el vital apoyo nacional estadounidense.

Los dos diplomáticos británicos de mayor jerarquía en los EE.UU. tenían sus sospechas sobre la ayuda que podía brindarles la señora Jeanne Kirkpatrick, embajadora de EE.UU. en la ONU, una decidida dama que parecía inclinada a mimar a los argentinos. Sir Nicholas le reprochó secamente que hubiese asistido a una comida ofrecida por éstos la noche de la invasión a las Malvinas. Era como si él –dijo– hubiese aceptado la hospitalidad de la embajada iraní el día en que los rehenes norteamericanos fueron capturados en Teherán.

Para empeorar las cosas, la señora Kirkpatrick declaró: "Si los argentinos son los dueños de las Malvinas el envío de tropas no es una agresión armada".

## La lanzadera de Haig

Los británicos depositaron sus esperanzas en Alexander Meigs Haig, el enérgico general retirado de 58 años con una distinguida carrera militar y amplia experiencia de gobierno, que era el Secretario de Estado del Presidente Reagan.

Ahora, era Al Haig quien podía ver claramente los peligros de la situación para los EE.UU. en sus relaciones con América Latina. Estaba dispuesto a probar su pulso en una especie de lanzadera diplomática y se colocó en primera fila para la tarea de va y viene. Así comenzó la misión Haig, durante la cual el secretario de Estado recorrió unos 45.000 kilómetros volando entre Washington, Londres y Buenos Aires, mientras la Fuerza de Tareas navegaba lentamente en el Atlántico Sur.

La señora Thatcher permaneció escéptica y puso en claro que, a menos que los argentinos retirasen sus tropas, la flota británica no daría la vuelta. Este era el mensaje que el mediador norteamericano y su equipo debían llevar a Galtieri a Buenos Aires. Al llegar al día siguiente Haig halló a la Junta argentina con un ánimo belicoso.

En Gran Bretaña el pueblo se había recobrado de la primera impresión producida por la invasión, para sentirse tranquilizado en el sentido de que el país todavía tenía una poderosa flota y fuerzas armadas listas para traducir los ideales en acciones. En los astilleros se trabajaba a toda hora para alistar los barcos; las acostumbradas restricciones de orden gremial, sobre quién debía hacer qué tipo de tarea, fueron olvidadas. Los caricaturistas de todo el mundo dispusieron de algunos días para hacer bromas a expensas de la "apolillada" flota británica y su increíble misión. Aquéllos que conocían el verdadero potencial de los navíos y aviones involucrados continuaron con su tarea. Un arma en particular suscitaba el entusiasmo de los expertos militares: el "Harrier" VSTOL, el revolucionario "jet saltarín".

# Los Gurkhas en las Malvinas

Es la boina verde la que hace al comando, tanto, que hay matices en los verdes. Uno de los más seductores es ostentado por una cofradía muy cerrada de soldados: los Gurkhas. Cuerpo de élite como los Paracaidistas o los Infantes de Marina, los gurkhas son una rara y lejana reminiscencia del Imperio Británico de tiempos ya lejanos. Ellos no fueron jamás, sin embargo, tropas indígenas de reclutamiento sino aliados seguros, y soberbios soldados de los que honran al ejército en el cual sirven.

La independencia de la India, en 1947, había terminado con el viejo ejército colonial. Los diez regimientos de Gurkhas de esa época fueron entonces repartidos entre el nuevo ejército indio y las fuerzas británicas, según los términos de un acuerdo tripartito entre la India, la Gran Bretaña y el Nepal. Los ingleses se quedaron con los Regimientos de Fusileros Gurkhas 2°, 6°, 7° y 10°, recibiendo la India los demás.

La Brigada de Gurkhas es una verdadera fuerza de intervención en sí misma, como la 3ª Brigada de Comandos del Regimiento de Marinos Reales. Es además una formación de administración distinta, como la Brigada de los Chaquetas Verdes Reales (Royal Green Jackets). Comprende las unidades siguientes: un regimiento de línea; uno de ingenieros; una unidad de transmisiones y seis batallones de infantería. Llevan nombres prestigiosos: el 1° y el 2° batallón forman el 2° Regimiento de Fusileros Gurkhas (King Edward VIII's Own, o Sirmoor Rifles), mientras que el 6° Regimiento es el Queen Elizabeth's Own, el 7° es ''propiedad'' del Duque de Edimburgo y el 10° de la princesa Mary.

La base madre de esas unidades se encuentra en Gran Bretaña, pero están destinadas por turno a la Fuerza Británica de Intervención Exterior cuya misión es, además de la defensa del sector central, constituir una masa de maniobra sin obligaciones respecto de la OTAN, lista para actuar en el exterior de la zona de responsabilidad de la Alianza Atlántica. La agrupación fue conocida hasta 1980 como la 8ª Fuerza de Campaña. Una reorganización la convirtió en la 5ª Brigada de Infantería. En el momento de la invasión de las Malvinas la unidad gurkha destinada a la 5ª Brigada era el 1er Batallón del 7° Regimiento –el del Duque de Edimburgo– en siglas el 1/7 GR.



***Debajo:*** *los Gurkhas son soldados increiblemente duros, que tienen un sentido elevado del deber y que dan pruebas de la mayor disciplina. Reclutados en el Nepal, son combatientes de élite en el mismo grado que los paracaidistas y los comandos.*

## Montañeros nepaleses

Los gurkhas son endurecidos montañeros nepaleses. En sus aldeas muy poca gente puede comprarse una bestia de carga, y artículos tan esenciales como la leña para el fuego o el agua para beber deben ser transportados a la espalda. Algunos viven a cuatro horas de marcha de la fuente más próxima o deben escalar pendientes increíbles para recoger un poco de leña. ¡Sobre sus espaldas, una carga de 75 kilogramos no es nada excepcional! Es por eso por lo que los Gurkhas tienen esa musculatura en las piernas y cualidades incomparables de soldado.

Como montañeros, tienen un don extraordinario de observación del terreno y un agudo sentido de su utilización. Son tiradores de élite que no vacilan en "terminar" su trabajo con los machetes. A paso de carrera pueden escalar un desnivel de 500 metros sin sufrir, y en tiempo record.

En el conflicto de las Malvinas, los Gurkhas del 1/7 jugaron muy frecuentemente su papel tradicional. Después del despliegue del 2º y el 3º de Paracaidistas, el 1/7 quedaba como único batallón de infantería a disposición de la 5ª Brigada. Esa había sido completada a prisa mediante la incorporación de los Welsh Guards, recién llegados de Irlanda del Norte, y del 2º de Scots Guards.

Toda la brigada fue despachada al campo de instrucción de Sennibridge, en el centro del país de Gales, para una nueva puesta a punto operacional antes de su salida para las Malvinas. El ejército recibió el nombre en código de "Welsh Falcon" (Halcón Galés). El 1/7 GR embarcó luego en el **Queen Elizabeth II** con el resto de la brigada, y se entrenó lo mejor posible a bordo, llegando a efectuar ejercicios en sitio cerrado para poner a punto sus tácticas, frente a los diversos tipos de situaciones que corrían el riesgo de enfrentar en las islas.

## Actividades de patrullas

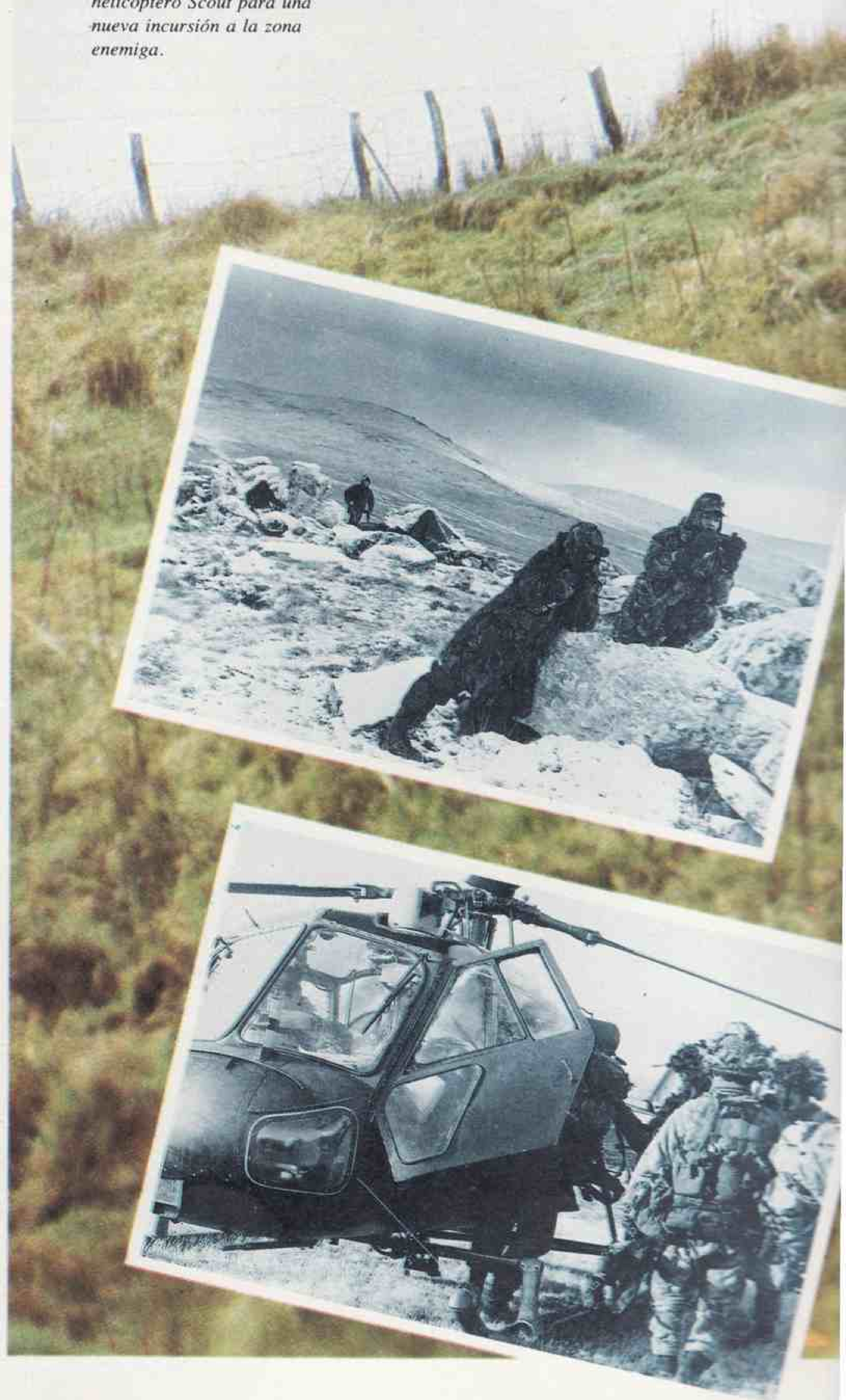
Llegada a las Georgias del Sur, la brigada dejó el **QE-II** para embarcar en el **Canberra** y el **Norland**, que la transportaron hasta la cabeza de playa de San Carlos. La primera misión del 1/7 GR fue relevar, en el sector de Goose Green-Darwin al 2º de Paracaidistas, el cual fue helitransportado a Fitzroy Settlement para asegurar la cabecera. Operando a partir de su base de Goose Green, los Gurkhas recibieron la misión de "limpiar" Lafonia, una región de tierras bajas al Sur de Goose Green.

El Mando temía que los argentinos estuvieran "en fuerza" en Lafonia, desde donde podían hacer sentir el peso de su amenaza sobre el flanco Sur de la brigada, muy vulnerable durante su avance. La intensidad de su entrenamiento para el combate en la selva había hecho de los Gurkhas exploradores temibles. La fase siguiente de las operaciones del batallón estuvo marcada principalmente por actividades de patrullas.

Un cierto número de posiciones argentinas había sido dejado, en efecto, a retaguardia durante el avance Oeste-Este a través de la isla. Subsistía asimismo buen número de molestos puestos de observación que eliminar. Esas posiciones estaban principalmente situadas en el Monte Usborne y las Alturas de Wickham, que dominan la ruta de Darwin a Puerto Argentino.

*Los Gurkhas fueron utilizados en pequeños grupos para la limpieza de la Lafonia, región de la Malvina del Este que se extiende al Sur de Goose Green.*

***Fotos encuadradas:*** *(en el sentido de las agujas de un reloj partiendo de la foto de arriba): Los Gurkhas siguen desde un PO el final de los combates en el monte Tumbledown; unos refuerzos son transportados en helicópteros desde la base de patrullas de los Gurkhas en Darwin Ridge, donde acaban de relevar al 2º de Paracaidistas; una patrulla se amontona a bordo de un helicóptero Scout para una nueva incursión a la zona enemiga.*





Con un hombre en equilibrio sobre cada uno de los patines de los helicópteros Scout, los Gurkhas partían en expedición en grupos de doce para atacar los Puestos de Observación (PO) sospechosos y las posiciones del enemigo. Precedidos por algunas salvas de artillería o de cohetes lanzados por los helicópteros a título preventivo, atacaban con fusil y granadas y terminaban el trabajo con el machete. El procedimiento era expeditivo, eficaz y sin misericordia. En la instrucción militar del Gurkha, sin embargo, el manejo de su machete –el kukri– no figura. En el Nepal se usa a cada instante para cortar madera, carne, desbrozar los campos. El tamaño del kukri aumenta a medida que crece el niño.

## Cortadores de cabezas

Los argentinos vieron a los Gurkhas como los franceses vieron a los alemanes durante la Primera Guerra Mundial. Habían acabado por persuadirse de los horrores que esperaban a sus soldados si caían en manos de esos antropófagos cortadores de cabezas. Se decía de esos salvajes que cargarían drogados a muerte, con su minicasco de música japonés en las orejas.

La última operación en la que participó el 1/7 GR fue el ataque al Monte William, en la prolongación de la cadena del Monte Tumbledown. Formaba parte de las alturas cuya posesión era vital para la defensa de Puerto Argentino. Partiendo de la misma línea de salida que los Scots Guards, hacia Tumbledown, el ataque de los Gurkhas constituía, de hecho, la cuarta fase de la operación.

Su marcha de aproximación al Monte William les hizo desbordar Tumbledown por el Norte, en el momento en que los Scots Guards estaban en plena pelea por la posesión de las crestas. Se había tenido conocimiento de la existencia de un campo minado al Norte del Monte Tumbledown, pero nadie sabía si se encontraba en el eje del avance de los Gurkhas, o no.

## La decepción

El comandante decidió proseguir sin preocuparse por ello y franquear el obstáculo para evitar una disminución en el ritmo de avance y quebrar el cronograma de la operación. Un rodeo para evitar el campo de minas por el Norte hubiera llevado demasiado tiempo. Pero la suerte estaba con ellos, y los Gurkhas pasaron por la orilla Sur del campo sin ningún problema, ya que había sido colocado demasiado al Norte para estorbar su aproximación. Como avanzaban por un lado del objetivo de la compañía "Flanco Derecho", los Gurkhas hicieron un giro hacia su derecha que los colocó en posición de asalto. Pero desde el comienzo del ataque los argentinos abandonaron sus posiciones flanqueadas para retroceder hacia Puerto Argentino.

Se dio entonces la orden de suspender el ataque de los Gurkhas, que perdieron allí la única ocasión que tuvieron de efectuar una acción conjunta de todo un batallón. El 1/7 GR fue así la única unidad de infantería que, en el curso de esa campaña, no pudo librar ni una sola vez el tipo de combate para el cual había sido entrenada. Se puede imaginar, sin embargo, hasta qué punto esos guerreros deseaban combatir por el lema de la brigada: **"Kap har hunnu bhanda marnu ramro"** (Antes morir que pasar por cobarde). La única distinción que le tocó al 1/7 GR fue una citación discernida al teniente Chandrakomar Pradham.

# El 45° Comando toma Dos Hermanas

*Debajo: En los primeros resplandores del pálido amanecer, en la cresta del Two Sisters, un ''marine'' británico hace una pausa para un cigarrillo bien ganado. Se ha batido toda la noche. Lleva puesto un casco argentino.*

***A la derecha:*** *Desde Two Sisters, visibles en el horizonte, los ''marines'' ingleses avanzan en dirección a Sapper Hill.*

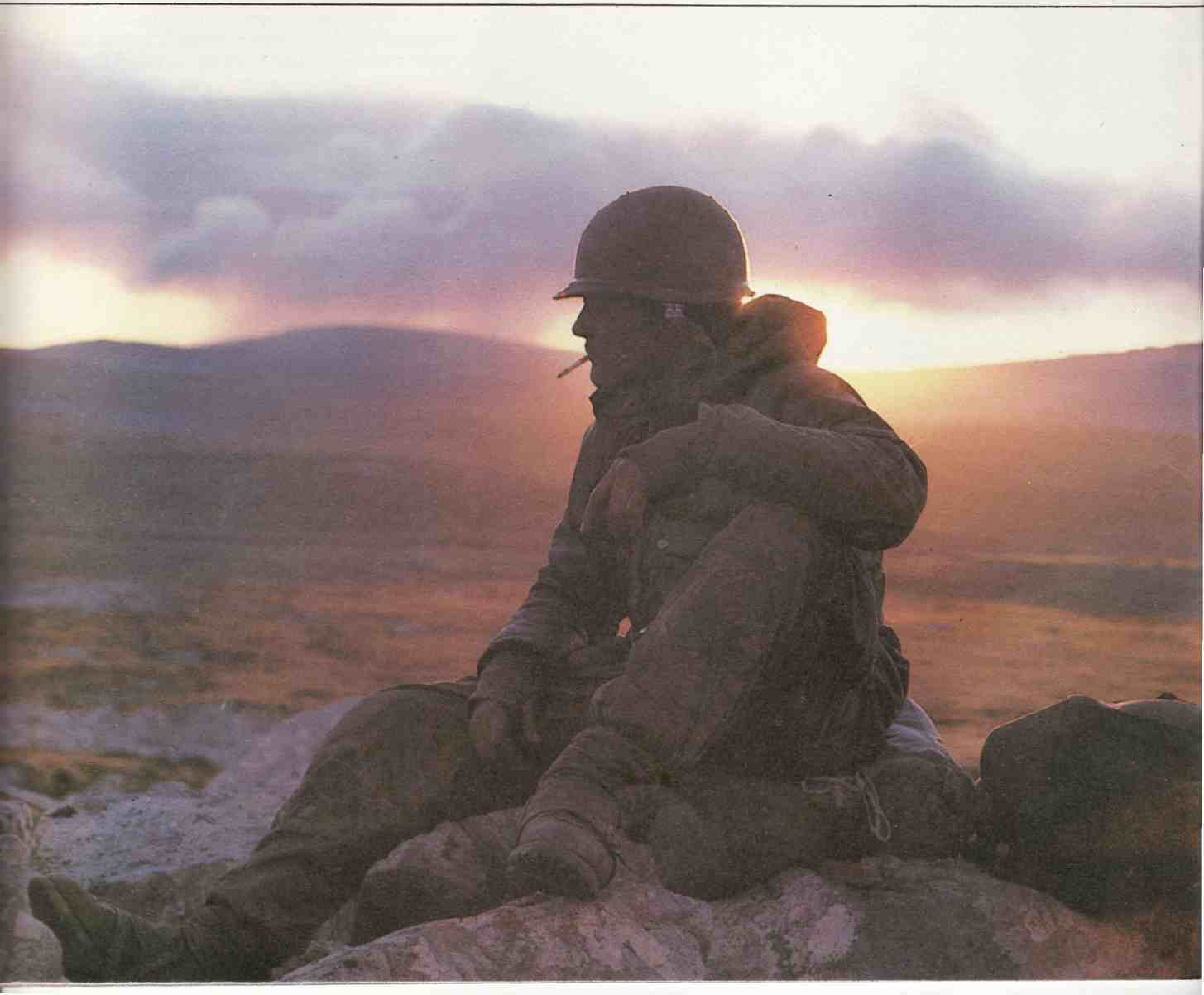
Era todavía de día y el teniente Chris Fox estaba boca abajo con sus hombres en la ladera de Two Sisters (Dos Hermanas), en pleno sector argentino. Les era necesario, puesto que su base se encontraba a varios kilómetros de allí, al otro lado de un valle ancho y descubierto detrás de las crestas del Monte Kent.

Fox y su patrulla ocupaban esa posición peligrosa desde hacía cerca de 24 horas; acababan de efectuar con el resto del 45° Comando una verdadera maratón, desde San Carlos. La misión del teniente Chris Fox era localizar los bunkers de los argentinos. Ahora esperaba la noche para alcanzar de nuevo su base, pues en las colinas de flancos desnudos de esa región de las Malvinas el único refugio eficaz era la oscuridad.

Una patrulla argentina les cayó literalmente encima. Las armas crepitaron; estando los argentinos un poco más alto que ellos, su fuego era más preciso. Enseguida, Fox fue herido en una mano. No había recibido consignas a seguir en caso de escaramuzas; de todas maneras, las posibilidades de elección eran más bien reducidas. El y sus hombres replicaron con sus fusiles automáticos y pistolas ametralladoras, matando a 12 argentinos e hiriendo probablemente a 3.

La noche cayó y los infantes de marina pudieron eclipsarse sin pérdidas graves. Para el 45° Comando ese era un presagio favorable sobre el resultado final de la batalla de Two Sisters. En esa escaramuza, los argentinos habían perdido casi tantos hombres como en los combates que iban a seguir.

El teniente Fox fue enviado en helicóptero al centro médico de Ajax Bay, desde donde se reunió rápidamente con su unidad, con una mano ''recosida''.





Nadie sabía todavía en que momento tendría lugar el verdadero ataque a Two Sisters. Entre los hombres prevalecía la impresión de que sería dentro de las 24 horas siguientes. Tal como había dicho durante la larga marcha el jefe de la guardia de la bandera del 45°, sargento Bill Eades: "No hay 36 caminos para terminar con esto, no hay más que el de Port Stanley".

## Combate fratricida

Ahora, la capital de las Malvinas, detrás de las dos puntas rocosas de las Two Sisters. La tentación era grande: se podían ver el aeropuerto y la rada desde la cresta que dominaba la base de los comandos, en el Monte Kent.

En realidad, tuvieron que esperar 8 días el refuerzo de la 5ª Brigada de Infantería y la decisión del general Thompson. Escarmentado por la lección de Goose Green, donde la insuficiencia del apoyo de artillería había estado a punto de causar un desastre, Thompson había exigido, para el ataque a las colinas que rodean Puerto Argentino, una potente participación artillera.

Cada vez que la bruma o la ventisca lo permitían, los helicópteros iban y venían siguiendo el trazado de los valles con toneladas y toneladas de municiones colgadas de redes y eslingas. Finalmente, fueron cinco baterías las que se situaron alrededor del Monte Kent, cada una con seis piezas de 105 mm. y 1.200 proyectiles para cada pieza.

Dos noches antes de la orden de ataque, el 45° Comando iba a vivir una triste situación, un combate fratricida entre una de sus propias patrullas y su grupo de morteros. En la oscuridad, los morteros tomaron a la patrulla por un grupo de argentinos y abrieron fuego, recibiendo como respuesta ráfagas de balas. La confusión causó 5 muertos, entre ellos el sargento jefe del grupo de morteros. Era la clase de drama que es difícil evitar en este tipo de guerra.

Más que ninguna otra consideración, esa equivocación reforzó la determinación del comandante, teniente coronel Whitehead, de apoderarse de Two Sisters con un mínimo de pérdidas. Whitehead, por otro lado, se había mostrado bastante severo en sus juicios concernientes a las pérdidas sufridas en Goose Green. Antes del asalto, su última consigna fue la siguiente: "Eliminar aún lo que parezca ser el último obstáculo para el avance, pero sin arriesgar ni una sola vida por temeridad o inconsciencia".

El plan de operaciones para la noche del viernes 11 de junio representaba, a los ojos de los conocedores, un concepto ofensivo clásico en la gran tradición de Warminster, con una idea sobre maniobras que se inspiraba en las lecciones de la Segunda Guerra Mundial.

La fase de aproximación debía ser rigurosamente silenciosa y la acción tan ensordecedora como fuera posible, con un intenso acompañamiento de artillería en el momento en que los atacantes salieran a la carga. Mientras que el 45° atacaría Two Sisters, el 3° de Paracaidistas asaltaría el Monte Longdon, más al Norte, y el 42° Comando se apoderaría del Monte Harriet, al Sur. El *Glamorgan* suministraría el fuego naval de apoyo.

## Impresión auditiva más que visual

La línea de partida pasaba por el río Murrell, al pie del Monte Kent. La Compañía X (indicativo X-Ray) habría tenido que estar, a medianoche, a las órdenes del capitán Ian Gardiner, un oficial capaz y preciso. Pero los comandos tuvieron un retraso de dos horas, chapoteando entre los pantanos de turba y tropezando por los pedregales bajo el peso de las armas de grueso calibre.

Whitehead se mantenía en contacto por radio, amenazando "degradar y arrear a patadas en el culo a esa compañía de atrasados". Gardiner acabó por caer en terreno descubierto en dirección al contrafuerte Sur de

la altura. Las primeras pendientes fueron escaladas sin tropiezos, pero poco después la compañía fue "clavada" en el suelo por disparos muy nutridos de ametralladoras y de morteros.

Un combate nocturno de esa importancia constituye una experiencia extraordinaria. La mayoría de los jóvenes infantes de marina esperaba fuertes impresiones visuales, hombres que corren, armas que arrojan llamas, siluetas que se desploman, etc. De hecho nada fue así, en absoluto. La impresión dominante fue auditiva: el silbido de los obuses y el estruendo de su explosión, el ruido seco de los disparos de artillería, el martilleo permanente de las ametralladoras y, finalmente, el tono agudo de las balas.

Mientras que la Compañía X-Ray escarbaba el suelo para aprovechar lo mejor posible el abrigo precario de los peñascos y de los taludes de turba, esforzándose en localizar a los bunkers argentinos y en infiltrarse en las trincheras, Whitehead se decidió, con calma, a modificar sus planes. Estaba claro que X-Ray, por sí sola, no conseguiría apoderarse de las líneas de las dos cimas sino al precio de pesadas pérdidas. Por éso, hizo marchar a las otras dos compañías sobre la cima Norte.

Dando sus órdenes con calma y precisión, el coronel dispuso sus secciones a uno y otro lado de la cresta que unía las dos cumbres, en buena posición para un ataque concéntrico por sorpresa. La acción fue decisiva y pronto los Infantes de Marina alcanzaron dos cimas y se lanzaron a la búsqueda de posibles abrigos, puesto que la artillería argentina había comenzado su martilleo y los obuses levantaban geysers de turba arrancada de la cresta.

Agotados los infantes que no disponían ni de refugios ni de sacos de dormir, se dejaron caer en la nieve amontonada por el viento entre los peñascos. Whitehead les dio enseguida la orden de registrar las posiciones argentinas para recuperar todo lo que permitiera luchar contra el frío. Por la mañana pudo ver a sus hombres montando rápidamente todo un campamento, con los ponchos y los sacos de dormir recuperados.

Mientras que los helicópteros parecían trepar por el flanco de la colina para rescatar a heridos y muertos, despreocupados en apariencias del peligro que les hacían correr la niebla y los disparos argentinos, Whitehead dio su veredicto

Para los del 45º, la toma de Two Sisters no había sido una partida de placer. Ciertamente, los planos elaborados por Whitehead habían reducido las pérdidas de vidas humanas. Pero su situación, vista por los paracaidistas del Monte Longdon, apenas había parecido brillante. El diluvio de fuego que se había abatido sobre ellos suscitó todas las simpatías, incluso la de los paracaidistas.

Los infantes de Marina no se enteraron enseguida de la mala noticia concerniente al *Glamorgan*. Su buque de apoyo había tenido que retirarse de la acción con menos suerte que ellos.

En el momento preciso en que el comandante Mike Barrow hacía callar sus cañones, antes de la retirada habitual hacia aguas abiertas en previsión de ataques aéreos diurnos, los oficiales de guardia señalaron una estela luminosa dirigida hacia el barco, proveniente del frente marítimo de Puerto Argentino. Un misil Exocet MM38 penetró en las superestructuras de popa y explotó en el hangar del helicóptero, matando en el acto a 13 hombres. El incendio que siguió causó 20 heridos más.



***Encima:*** *Un "marine" espera la orden de lanzarse, en la noche, en dirección a Two Sisters.*
***Al lado:*** *Una de las temibles ametralladoras pesadas argentinas de 12.7 mm que causaron tantos heridos durante los combates, en Two Sisters, entre otros.*

# El CVR (T) Scorpion



El CVR (T), Combat Vehicle Reconnaissance (Tracked) o Vehículo de Combate y Reconocimiento sobre Orugas apareció en el ejército británico como consecuencia de una ficha-programa elaborada a fines de la década de 1950, que explicaba la necesidad de lo que se llamaba ''Vehículo acorazado de Reconocimiento'', (Armoured Vehicle Reconnaissance, o AVR). Dicho AVR debía sr a la vez una unidad de exploración y de apoyo de fuego, tener capacidad de defensa antitanques y ser lo suficientemente ligero como para poder ser lanzado en paracaídas.

Con el peso total limitado a 6.800 kilogramos, era imposible concebir un vehículo que respondiera por sí solo a tales exigencias. Por eso, los ingenieros especializados propusieron dos versiones: una, sobre orugas, armada con un cañón de 76 mm., que iba a convertirse en el CVR (T) Scorpion. La otra sobre ruedas, con un cañón de 30 mm., el Combat Vehicle Reconnaissance (Wheeled), o CVR (W) Fox.

Mientras el Scorpion estaba aún en la fase de puesta a punto y de fabricación se estudiaron otras variantes. La primera en concretarse fue el Scimitar, muy semejante al Scorpion, pero armada con un cañón Rarden de 30 mm. Después vino el Striker, equipado con el misil antitanques Swingfire, y el Spartan, que era esencialmente un vehículo de transporte de tropas, pero también podía cumplir otros papeles en el ejército británico. Igualmente, fueron fabricadas otras tres versiones: el Samaritan, una ambulancia blindada; el Samson, un vehículo de reparaciones, y el Sultan, un vehículo acorazado de comando. Las versiones utilizadas en las Malvinas fueron el Scorpion y el Scimitar, con un único Samson para asegurar las reparaciones.

Siendo un vehículo de reconocimiento, el CVR (T) debía tener una movilidad máxima, ser no solo un vehículo rápido sino también para todo terreno. Los vehículos acorazados de combate tienen a menudo dificultades para desplazarse sobre un suelo blando. Para conseguirlo, les hace falta conservar una presión nominal sobre el suelo (el cociente del peso del vehículo sobre la superficie de contacto con el suelo), tan baja como sea posible. El CVR (T) fue dotado, pues, de un blindaje de aluminio que permitía reducir el peso del vehículo a unas 8 toneladas, equipándolo con orugas. El interrogante era, sin embargo, si podría adaptarse al terreno pantanoso de las Malvinas.

Aunque la infantería británica dispusiera de misiles anticarros Milan y de otras armas de ese tipo más pequeñas, le faltaba la flexibilidad de una plataforma móvil de tiro.

## Potencia explosiva

En este campo, el Scorpion y el Scimitar tenían algo que ofrecer. El cañón de 76 mm del Scorpion dispara un obús antitanque explosivo, con cabeza de fragmentación, el HESH (High Explosive Squash Head). El impacto crea una especie de ''bolsón'' explosivo. Las ondas de calor al ocurrir la explosión, atraviesan el blindaje y le arrancan trozos que son proyectados en todas direcciones, causando heridas a la tripulación. El HESH es eficaz contra todo tipo de tanque, excepto los más pesados, hasta a 1.400 metros y puede emplearse como obús explosivo común. El CVR (T) puede disparar igualmente obuses del tipo ''caja de metralla'',

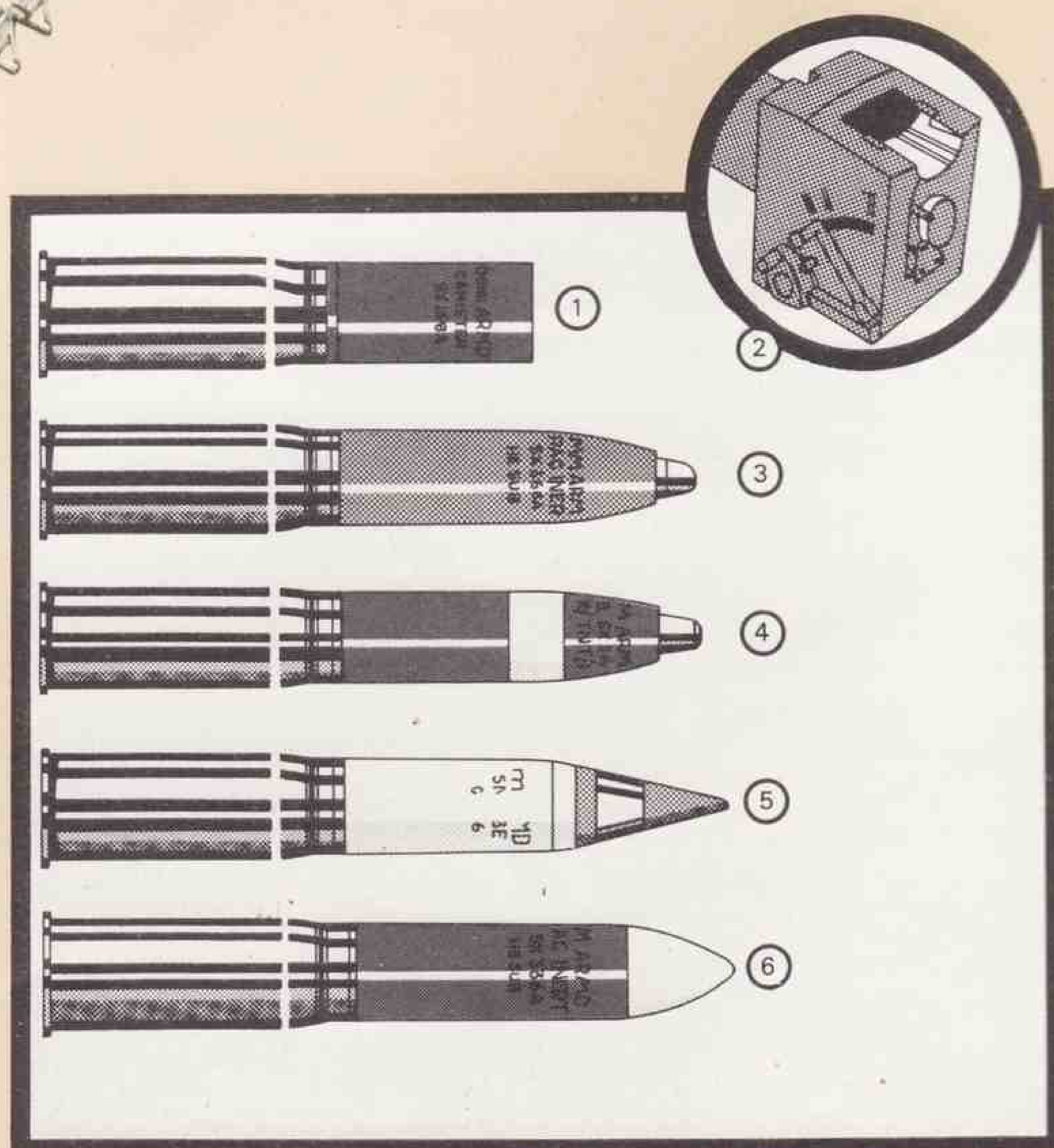
5
4
3
2
1
16
15
14
13

## Anatomía de un carro Scorpion

*1 - Ametralladora polivalente de 7.62 mm*
*2 - Cañón de 76 mm L3*
*3 - Visor de noche del tirador*
*4 - Lanzabombas de humo*
*5 - Visor de día del tirador*
*6 - Visor del jefe del carro*
*7 - Aparato de radio VHF*
*8 - Caja de municiones*
*9 - Faldón de flotabilidad*
*10 - Mando del retrovisor orientable*
*11 - Botón de reglaje del visor*
*12 - Botón de mando del visor*
*13 - Mando del filtro laser*
*14 - Piñón de arrastre*
*15 - Periscopio del piloto*
*16 - Motor de gasolina Jaguar de 4.2 litros*

## Municiones del cañón principal del Scorpion

*1 - Obús de metralla del cañón L23A1*
*2 - Mecanismo de culata del L23A1*
*3 - Obús explosivo/de ejercicio del L23A1*
*4 - Obús explsivo del L23A1*
*5 - Obús fumígeno del L23A1*
*6 - Obús HESH (explosivo con cabeza de fragmentación)*



utilizable contra la infantería a cortas distancias, e igualmente obuses luminosos y fumígenos.

El cañón Rarden de 30 mm del Scimitar puede disparar tiros aislados o salvas de tres obuses. Su munición antitanques de efecto especial perfora los blindajes y explota en el interior. Está previsto para hacer frente a los VTT. Utiliza también obuses anticarro normales o explosivos.

La decisión de llevar unos CVR (T) a las Malvinas fue tomada el 3 de abril. Pero, por razones de falta de espacio a bordo de los barcos y de las dudas que se tenían acerca de su aptitud bajo las condiciones locales, no fue embarcado más que un número limitado de ellos: cuatro Scorpion, cuatro Scimitar y un Samson. Fueron organizados en dos equipos de dos Scorpion y dos Scimitar. La táctica normal consistió en operar por pares, un Scorpion y un Scimitar.





Durante el desembarco de San Carlos, reinaba todavía una cierta indecisión sobre la manera en que podrían utilizarse esos vehículos. Pero, mientras se elaboraban los planes e marcha, los CVR (T) se vieron a cargo de un papel inesperado: el transporte de abastecimientos hacia el frente. Los medios mecánicos de transporte no eran suficientes para las enormes cantidades de municiones desembarcadas. Así pues, se emplearon los CVR (T) para ese fin. Dada su forma, no podían llevar muchas cosas, pero lo poco que transportaron fue de una ayuda inapreciable.

Los CVR (T) aportaron su apoyo al 45° Comando y al 3° Batallón de Paracaidistas en su avance hacia Douglas y la entrada a Teal Inlet. Contra toda previsión, los "Blues" y los "Royals" descubrieron que podían desplazarse casi sin problemas a través del terreno turboso. Una anécdota a ese respecto: un jefe de carro saltó de su CVR (T) y se hundió hasta las rodillas en el suelo fangoso, mientras que el vehículo ni siquiera había comenzado a hundir la capa superficial. Así, esos vehículos pudieron utilizarse en su verdadero papel durante el avance; y así fue, precediendo a los infantes de marina y a los paracaidistas en su marcha hacia las alturas y cubriéndoles los flancos.

## En Tumbledown

Después de la toma de Estancia House, el general Jeremy Moore comenzó a comprobar hasta qué punto sus CVR (T) podían ser útiles, y decidió que los dos equipos efectuarían su unión con el 2° de Paracaidistas en Bluff Cove. El Estado Mayor estimaba que harían falta 36 horas para que los pelotones se abrieran un camino desde Estancia, remontando la pista en dirección a San Carlos por itinerarios seguros. Pero los Blues y los Royals habían adquirido tal confianza en sus vehículos, que escogieron tomar la ruta del Sur, supuestamente impracticable a partir de Estancia House. No emplearon más que seis horas para alcanzar su objetivo.

Un solo grupo de CVR (T) se puso a las órdenes de los Scots Guards para el ataque a Tumbledown. Los planes preveían, entre otras cosas, lanzar un ataque de diversión a lo largo de la ruta Bluff Cove-Puerto Argentino, a fin de cubrir el avance del batallón hacia el Oeste, desde Goat Ridge hasta el pie de Tumbledown. Se decidió que los pelotones de los "Blues" y "Royals" estarían en cabeza en ese ataque de diversión, a fin de atraer el fuego del enemigo.

La operación comenzó el 13 de junio después de la caída de la noche; el Scorpion de vanguardia pasó sobre una mina antipersonal y quedó fuera de combate.

Durante ese tiempo, el otro grupo de CVR (T) se dirigió con el Batallón de Paracaidistas hacia Wireless Ridge. También allí, los "Blues" y "Royals" fueron utilizados principalmente como elemento de apoyo de fuego. Los grupos se sirvieron de sus cañones de 76 mm y de sus Rarden para disparar sobre las casamatas y los refugios enterrados o acondicionados entre los peñascos a fin de hacer salir de ellos a los ocupantes que eran atacados entonces por la ametralladora polivalente. La movilidad de los vehículos les permitió desplegarse rápidamente hacia cualquier punto amenazante y sus aparatos de visión nocturna aportaron una nueva prueba de que la oscuridad no siempre constituía un obstáculo.

# El 42º Comando en el Monte Harriet





*A la izquierda, abajo:* *Los hombres del 42º Comando proceden al registro de los prisioneros capturados en el Monte Harriet. Hubo más de 300.*

El ataque se lanzó en la noche del 11 de junio, sobre un eje escogido por el teniente coronel Nick Vaux a fin de desorientar lo más posible a la guarnición argentina del Monte Harriet. El 42º Comando atacó desde el Este después de haberse abierto camino a través de un campo minado, al Sur, y de haber efectuado una conversión de 180 grados para aproximarse al objetivo desde el ángulo más inadvertido.

El Monte Harriet es, de hecho, una colina de piedra caliza de perfiles abruptos, que se eleva justo al Sur de las Two Sisters (Dos Hermanas). Allí, esas colinas conforman un relieve natural que oculta los montes Longdon, Tumbledown y William, más al Este. Entre Harriet y Two Sisters y el Monte Challenger, al Oeste, se extienden unas cimas redondeadas y relativamente poco elevadas que los unen entre sí, que conforman a la vez un terreno muy expuesto de día y tan carente de puntos de referencia que, de noche, resulta muy difícil poder orientarse. Entre Challenger y Harriet se extiende Goat Ridge (Colina de la Cabra).

El teniente coronel Nick Vaux, un veterano del "asunto" de Suez, había llegado al sector luego del arribo al Monte Kent por helicóptero, del 42º Comando. La buena visibilidad le había permitido estudiar bien el dispositivo enemigo en el Harriet y preparar sus planes en consecuencia. Pero, antes de poder elaborarlos en detalle le hacía falta un conocimiento más profundo de las posiciones argentinas y sus defensas, especialmente los campos de minas.

La compañía K envió, pues, varias patrullas de reconocimiento. En el curso de una de ellas, dos infantes de la Compañía L hicieron detonar minas que les destrozaron las piernas. La Compañía K, responsable de la apertura de rutas para el ataque, envió también patrullas de combate para hostigar a los argentinos. Así, mientras que unos sondeaban a tientas los campos de minas, otros se aseguraban de que el adversario permaneciera bloqueado dentro de sus bunkers. El sargento Collins llevó por sí solo dos patrullas a la búsqueda de caminos a través de los campos minados, y de un eje de aproximación resguardado hacia las laderas del Monte Harriet.

Una patrulla de combate de la Sección 1ª se abrió camino hasta una veintena de metros de una posición enemiga en el Monte Harriet, antes de ser atacada. Replicó con disparos de cohetes de 66 mm. y de 84 mm antitanques, y recibió apoyo de artillería reglado por el capitán Chris Romberg, lo que le permitió retirarse sin pérdidas.

## A descubierto

Los disparos de las piezas argentinas de 105 mm y de 155 mm, y los rigores del frío hacían la vida cada vez menos fácil para los hombres del 42º. Sufrían mucho de diarreas y de congelación de pies. Muy a menudo recibían raciones deshidratadas de Tipo Artico, y cada uno había sido debidamente advertido de la presencia en el agua de las Malvinas de gérmenes de la temible hepatitis. Pero, tomaba tiempo recoger y hacer hervir o esterilizar el agua para las comidas, tarea que



***Encima:*** *Antes del ataque, unos oficiales británicos sentados en semicírculo sobre las rocas toman notas, mientras que el jefe de operaciones les muestra ciertas posiciones de importancia sobre una ''caja de arena'' hecha con un poncho. Cada detalle del ''****briefing****'' podía tener una importancia vital, pues el paisaje desolado y uniforme hacía muy difícil la orientación de noche. El Teniente Coronel Vaux había escogido el eje de aproximación más apropiado para beneficiarse con la máxima sorpresa.*

suscitaba el mal humor de hombres que quizá acababan de pasar varias horas hostigando, de noche, a las posiciones argentinas.

Vaux dio sus órdenes: ''La sorpresa es vital, el silencio de rigor. Antes de partir hagan saltar con los pies juntos a cada uno de sus hombres para verificar que nada de su equipo haga ruido. Los que tosen irán a la retaguardia. Si caen en un campo de minas recuerden que deben seguir adelante. Ningún hombre debe pararse a socorrer a un compañero por penoso que le resulte. Es imperativo avanzar hasta el fin...''

El plan del 42° Comando consistía en apoderarse del Monte Harriet por medio de un ataque nocturno. La Compañía K debería desbordar al enemigo para atacarlo por la retaguardia y la Compañía L debía aprovechar la confusión para arrollar las defensas frontales. La Compañía J aseguraría la protección de la línea de partida y después se dirigiría hacia adelante para consolidar las posiciones en las crestas conquistadas.

La marcha de aproximación alrededor de la ladera Sur de la elevación iba a ser una dura prueba para los nervios, en terreno más que descubierto, y bastaría con que hubiera un sólo centinela argentino alerta para que se desatara una lluvia de fuego sobre los Reales Infantes de Marina.

La sección de reconocimiento de los Welsh Guards se encargó de explorar la línea de partida y de asegurarla, con la ayuda de la Compañía J. Se produjo entonces un inquietante retraso de cerca de una hora, pues enla oscuridad les costó enorme trabajo reunirse a ambos elementos. Una vez puestas las cosas en orden la Compañía K encabezó el avance; el teniente coronel Vaux hizo espaciar ampliamente a los hombres para la travesía del campo de minas.

## Los cañones del 29° Regimiento de Artillería

A menos de 100 metros de las posiciones argentinas la columna fue localizada y comenzó el combate. La táctica utilizada fue la de pelea en las calles, granadas y cohetes de 66 mm y de 84 mm a quemarropa. Un duro fuego de artillería y de morteros precedía el avance de los fusileros gracias a las piezas del **Yarmouth**, a los obuses de 105 mm y a los morteros de 81 mm.

Durante esa noche, el 42 Comando tuvo a su permanente disposición baterías como para efectuar concentraciones de fuego a nivel de regimiento de artillería, una densidad como no se había visto desde la Segunda Guerra Mundial. El comandante del 29° Regimiento de Artillería de los comandos aseguraba la coordinación del fuego en esas operaciones nocturnas. Tenía en su lista 47 objetivos preestablecidos. En el curso de la noche sus cañones dispararon 3.000 obuses, algunos de ellos a menos de 50 metros adelante de las avanzadas británicas.

Cuando los comandos disparaban cohetes gritaban a plena voz ''sesenta y seis'' u ''ochenta y cuatro'', para alertar a sus compañeros susceptibles de hallarse en el área de la onda expansiva. El capitán Ian McNeil guarda un recuerdo muy vivo de los efectos de esas armas. ''Incluso los disparos ligeramente desviados debían tener un efecto muy desmoralizador para el adversario, pues entre aquellos de nosotros que se encontraban algo cerca de las explosiones, en las compañías K y L, la reacción instintiva era esconder la cabeza en lo más profundo del suelo de turba, tan potente era la explosión al hacer impacto el cohete''.

Los hombres de la Compañía K tienen también en la memoria la imagen del cabo Newland, recostado sobre unas rocas como si reposara al tiempo de fumar un cigarrillo. En realidad, alcanzado en las dos piernas, Newland continuaba su misión de operador de radio y de jefe de grupo de combate.

En la aproximación a la cima, la artillería argentina localizó en forma excelente un refugio británico. Los obuses cayeron por salvas y causaron víctimas en el personal del PM de la compañía, entre ellos el segundo comandante. El bombardeo puso termino, momentáneamente, al fuego de armas menores pues todos corrieron a ponerse a cubierto. No obstante, al llegar los primeros resplandores del alba el sargento mayor de la Compañía K había contado ya cerca de 70 prisioneros.

En un asalto hacia la cresta, la Compañía B debía franquear una franja de terreno rocoso. Clavada por un instante al suelo por los obuses enemigos, comprobó rápidamente que el principal peligro provenía de las ametralladoras pesadas y de los grupos de tiradores de élite argentinos, armados con excelentes fusiles alemanes de culata móvil. Un cierto número de bunkers había sido localizado alrededor de Goat Ridge por las patrullas del Royal Marines Mountain and Arctic Warfare Cadre (Cuadros para la Guerra de Montaña y Zonas Articas de los Reales Infantes de Marina), y el teniente coronel Vaux no vaciló en atacarlos con misiles Milan. Con las primeras luces del alba los objetivos habían sido logrados, al costo de 2 oficiales y 5 hombres heridos.

La Compañía J estaba preparada para movilizarse en la glacial mañana del 12 de junio. Todo transcurrió bien hasta alcanzar las laderas delMonte Harriet, donde caían todavía algunos obuses argentinos, pero los disparos cesaron aún antes de que los infantes de Marina hubieran trepado las pendientes de la cima.

Desde el amanecer, la Compañía J emprendió la tarea de limpieza de las posiciones. En tres horas, 58 prisioneros habían tomado el camino del PM. Para los hombres de la J esa fue una especie de revancha personal, pues todos o casi todos eran veteranos de la Naval Party 8901 (Partida Naval 8901), el destacamento permanente de los infantes de marina en las Malvinas, predecesores de los que habían defendido la Casa de Gobierno a principios de abril, con el mayor Mike Norman a la cabeza.

# Royal Marines



*No menos de 36 países del mundo mantienen en actividad una fuerza de infantería de marina, ya se llamen marines o fusileros de marina. Estas fuerzas varían en importancia, desde los 200 comandos marina de Guatemala hasta los 188.900 hombres del poderoso Marine Corps de los Estados Unidos. Ninguno es tan antiguo como el de Royal Marines británico, cuyo efectivo total al comienzo de la crisis de Malvinas era exactamente de 7.899 hombres. Este conflicto iba a resultar para ellos una oportunidad única de demostrar la calidad de su entrenamiento.*

*Estos hombres son los herederos de los "Soldados en el mar" de 1664, que recibieron el epíteto de "Royal" (Real) en 1802. Su papel de comandos data de la Segunda Guerra Mundial y el "Royal Marines" tomó de nuevo esta misión en 1946. Desde 1974, la 3ª Brigada de Comandos de la marina está reservada para la defensa del flanco norte de la OTAN (Noruega-Dinamarca). Su entrenamiento para el combate en zona ártica había comenzado desde 1970.*

*La brigada de comandos se compone de los comandos 40º, 42º y 45º, de los que cada uno equivale a un batallón de infantería con un efectivo de 650 hombres en tres compañías de fusileros, de tres secciones más una compañía de apoyo (ametralladoras, morteros, ingenieros de combate, tiradores de élite y sirvientes de los misiles antitanque Milan), y una compañía de cuartel general. El comando 41º fue disuelto en 1981. El apoyo de la brigada es la misión del comando 29º de la Royal Artillery (con 16 piezas de 105 mm), del regimiento de apoyo logístico de comandos (creado en 1972), de un escuadrón de 18 helicópteros y de una sección de defensa antiaérea con doce lanzamisiles Blowpipe.*

*Dispone además de un escuadrón de exploradores-saboteadores (dotado de 17 embarcaciones rígidas y 16 botes neumáticos Gemini), del Special Boat Squadron (SBS), del 59º escuadrón autónomo de comandos de ingenieros, del Mountain and Arctic Warfare Cadre y de sus propios servicios médicos.*

*Su equipamiento básico es similar al de las unidades equivalentes del ejército, con el agregado de algunos materiales especiales como el vehículo Volvo BV202 Weasel para desplazamiento sobre la nieve.*

*Cada joven recluta voluntario para el Royal Marines sigue un curso de instrucción de 32 meses en el Centro de Instrucción de Comandos de Lympstone, en Devon. Únicamente al aprobar este curso será autorizado a utilizar la boina verde. Para los oficiales el período de formación es de un año, en parte en Lympstone, donde deberán efectuar en siete horas la marcha de 48 km que sus hombres deben cubrir en ocho horas. Lympstone es también el centro de perfeccionamiento de suboficiales, de la escuela de educación física y el sitio más importante de maniobras de infantería. La instrucción sobre el empleo de armas pesadas y la formación de especialistas está a cargo del ejército, o de la RAF (Fuerza Aérea) en lo que concierne a pilotos de helicóptero.*

*El Centro de Entrenamiento de operaciones anfibias de Poole, en Dorset, forma a las tripulaciones de los buques de desembarco (todos voluntarios, con grado mínimo de cabo).*

*La admisión al SBS está reservada a los infantes de marina ya calificados y está subordinada a unas pruebas de aptitud física y operacional de una semana de duración. Inmediatamente sigue una etapa de 15 semanas en el mar, que comprende una instrucción centrada sobre la conducción y mantenimiento de las embarcaciones, natación submarina y sabotaje, seguido de cuatro semanas de iniciación en paracaidismo. En caso de éxito, el candidato es habilitado como "Nadador-Canoísta" de 3ª clase. A diferencia de sus camaradas del SAS, no dejará nunca la unidad.*



# Curando las heridas de la guerra

*Abajo: Una inmediata "casevac" –evacuación de casos del campo de batalla a la mesa de operaciones– era vital. Una vez en cirugía los heridos tenían posibilidades ciertas de sobrevivir. Ese hecho, y la promesa de que dentro de las dos horas de haber sido herido estarían en un hospital, elevaron la moral de las tropas británicas en acción.*

**Las posibilidades de sobrevivir eran elevadas para aquellos suficientemente afortunados que pudieron ser trasladados a un puesto médico a retaguardia. Y los enfermeros, ignorados héroes del conflicto, trabajaron rápida e incansablemente en condiciones que exigieron todo su ingenio y capacidad de improvisación.**



En el hospital de campaña levantado en la vieja planta refrigeradora de Ajax Bay, un prisionero argentino acababa de ser trasladado a la unidad de terapia intensiva, y el anestesista, mayor Malcolm Jowitt, volvía a la sala de operaciones para preparar a otro. En ese momento hicieron impacto las bombas.

El equipo de cirugía se arrojó bajo la mesa de operaciones cuando la primera bomba detonó en la cocina. La segunda y la tercera hicieron blanco en el edificio pero no explotaron. Una cuarta atravesó el techo y salió, casi a través de la puerta. El edifico entero se sacudió bajo los impactos y varios herrumbrosos ganchos de colgar reses cayeron desprendidos del techo. Cuatro bombas y 26 heridos. Otros seis hombres murieron, pero el trabajo dentro del hospital continuó, con acompañamiento de explosión de municiones.

El papel de los médicos en la guerra de las Malvinas comenzó, con algo de trabajo de "capa y espada", aún antes de que el *SS Canberra* llegara de regreso al Reino Unido. El 6 de abril de 1982, el cirujano de la Marina Real, comandante Rick Jolly, oficial al mando del escuadrón médico del regimiento logístico de los comandos, se hallaba en Gibraltar aparentando ser un funcionario de aduanas pero observando detenidamente al paquebote con miras a transformarlo en el principal buque-hospital. Para el momento en que estuvo de vuelta en Gran Bretaña ya sabía exactamente dónde y cómo quería que se ubicaran las instalaciones médicas a bordo. Fue recién cuando el *Canberra* estuvo ya en navegación hacia la isla de Ascensión que Rick Jolly se enteró que el *Uganda* iba a ser el buque hospital principal.

Los equipos médicos del ejército eran quizá los que estaban mejor preparados, debido a su larga experiencia en Irlanda del Norte. También habían extraído enseñanzas de las experiencias de los norteamericanos y australianos en Vietnam, y sabían más que cualquiera otros del tratamiento de las bajas de combate.

Esa atención de las bajas comienza en el mismo campo de batalla. Cuando alguien es herido, su "oppo" (enfermero de la unidad) le administra la primera cura –un vendaje protector de la herida y una inyección de morfina con una de las ampollas descartables que llevan todos los soldados–. Luego es atendido por el "médico" de la compañía, que en realidad es un enfermero entrenado para administrar una primera ayuda más avanzada. El herido es posteriormente trasladado al puerto de ayuda regimental, en el cuartel general del batallón, donde es atendido por el oficial médico del regimiento. Finalmente es evacuado por helicóptero u otro vehículo hacia donde se disponga de las adecuadas instalaciones quirúrgicas.

En Las Malvinas ese proceso funcionaba bien, pese a lo prolongado. Los soldados llegaban a la sala de operaciones, a veces, en lapsos tan breves como 45 minutos después de haber sido heridos. Pero luego, al avanzar la campaña, durante las batallas nocturnas, las líneas de comunicación se hicieron más largas. Los helicópteros no podían volar de noche, de modo que los "casevac" (casos para evacuación) se llevaban a cabo –donde era posible– con las primeras luces del día. Ello podía implicar una demora de hasta 12 horas en la llegada de los heridos a la sala de operaciones. Algunos arribaban apenas aferrados a un hilo de vida. Sin embargo, en una oportunidad un soldado llegó a Ajax Bay tres días después de haber sido herido. Y sobrevivió.

## La roja y verde máquina de vida

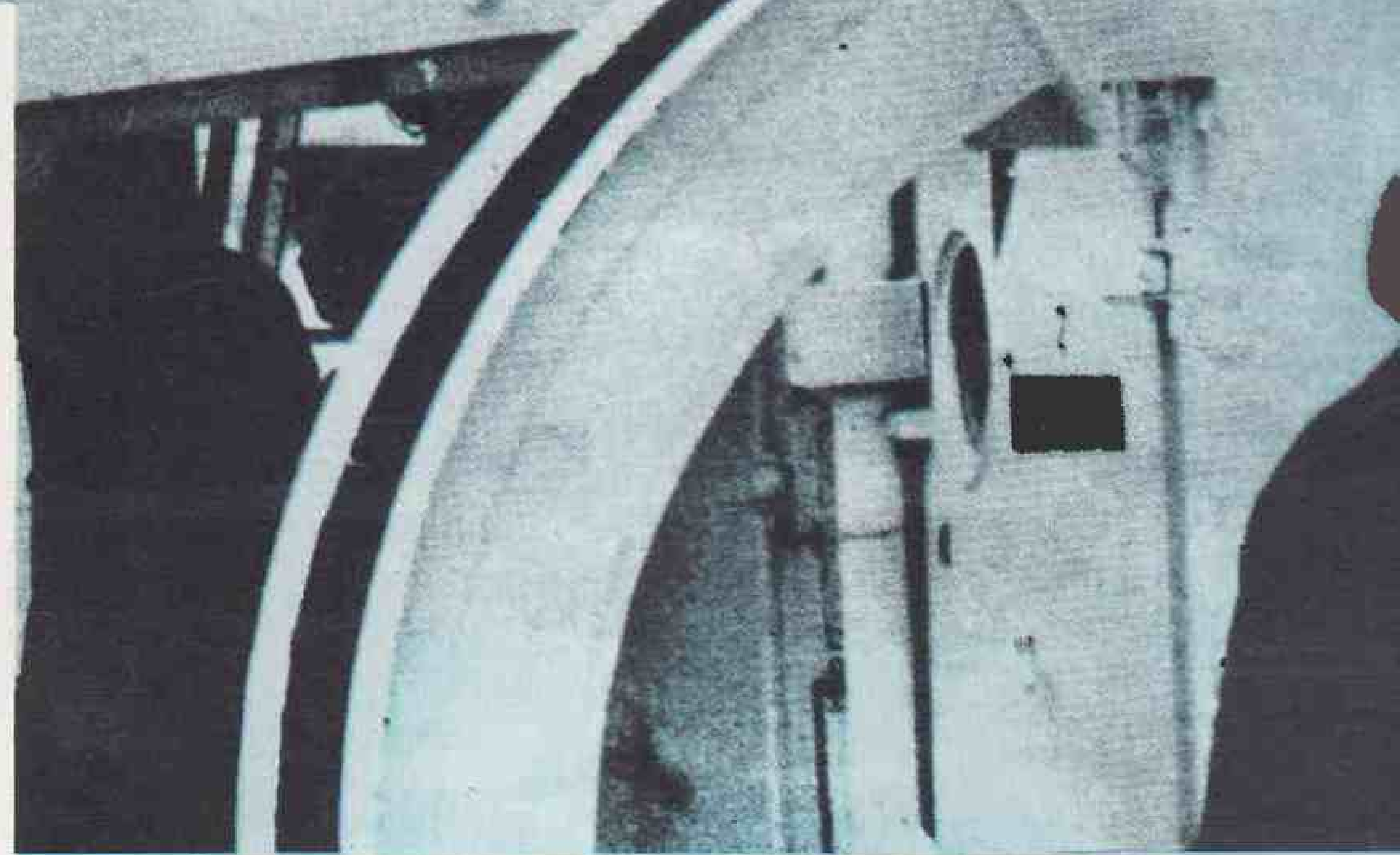
El día de los desembarcos de San Carlos, una avanzada de la tropa médica Nº 1 llegó a tierra para hallar un lugar adecuado para un hospital. El mejor que halló fue la vieja planta refrigeradora de Ajax Bay, que hasta muy poco tiempo antes había estado ocupada por ovejas. La planta fue limpiada y puesta en condiciones para el arribo de la mayor parte de los médicos y sus equipos, al día siguiente. Para enfatizar el hecho de que el hospital de campaña de Ajax Bay era instalación conjunta de los paracaidistas de boina roja y los infantes de Marina de boina verde, el comandante Jolly hizo pintar en la puerta la siguiente leyenda: "La roja y verde máquina de vida".

Durante ese mismo día 21 de mayo las primeras bajas de *HMS Ardent* y de los helicópteros Gazelle derribados en Fanning Head fueron atendidos por los equipos de Rick Jolly a bordo del *Canberra*. Pero esa noche se decidió que los dos grandes ex buques de pasajeros, *Canberra* y *Norland*, eran demasiado vulnerables y debían ser alejados inmediatamente. Los equipos de médicos de a bordo tuvieron solamente un lapso de tres horas para desembarcar y establecerse en Ajax Bay, lo que concretaron poco antes del amanecer del 22 de mayo.

Comparativamente, hubo pocas bajas durante los primeros días de la campaña, e inicialmente provinieron de un choque "azul contra azul", el 23 de mayo, cuando el 3º de paracaidistas tuvo heridos de bala al hacerse fuego sus hombres entre sí. Ese mismo día, algo más tarde, el *HMS Antelope* recibió impactos de bombas y muchas mas bajas llegaron al hospital. Padecían de toda una variedad de heridas, en su mayor parte

*Tratamiento de las heridas de guerra en un quirófano de campaña. La rapidez con que se intervenía podía significar la diferencia entre la vida y la muerte.*





quemaduras, y todo el sistema sanitario fue sometido a dura prueba.

La cirugía de campaña tiene un objetivo básico: salvar vidas aún bajo las condiciones más difíciles imaginables. Y sus exigencias sólo son ligeramente diferentes de las de la cirugía civil. Las heridas de bala, por ejemplo, a la inversa de otras laceraciones, deben ser cerradas inmediatamente. Eso puede conducir a la supuración de la herida al no disponerse de una segunda oportunidad para remover tejidos muertos. Otro ejemplo es la anestesia. Para mantener un ritmo elevado de atención de casos quirúrgicos, se empleaba el raro anestésico Ketamine porque los pacientes volvían en sí rápidamente después de la operación, conjuntamente con un poco de Diazepam para tranquilizarlos durante su súbita recuperación. Algunos disfrutaban tanto del Diazepam que despertaban cantando canciones deportivas.

Durante la parte inicial de las acciones militares, el patrón de lesiones cambió poco –heridas de bala, quemaduras y ''pie de trinchera''–. Todas ellas podían ser atendidas con las limitadas instalaciones de Ajax Bay. Pero luego llegaron las bombas.

Un equipo de desarme de bombas de la Real Fuerza Aérea (RAF) examinaba aquellas que no explotaban, pero había un tipo especial de ellas que podía ser equipado con una espoleta de retardo de 36 horas, y no había forma de determinar si estaban armadas o no. El comandante Jolly ordenó que se alejaran los equipos de médicos de donde caían bombas, hacia dentro del área de recepción del hospital. Ello redujo el espacio para operaciones en un cincuenta por ciento. Para ese entonces, el 2º de paracaidistas estaba atacando Prado del Ganso (Goose Green) y las bajas comenzaban a llegar rápido y en cantidad.

El hospital fue reinstalado contra un trasfondo de fusilería y asimismo llegó a estar bajo el fuego. El mayor Jowitt halló una granada de mortero sin explotar enterrada en el fondo de su trinchera.

Los médicos hallaron que la única forma de enfrentar los ataques aéreos era ignorarlos. No había cruces rojas en el techo del hospital. El edificio estaba en medio del área de mantenimiento de la brigada, por lo que pintar cruces rojas en el techo hubiera violado la Convención de Ginebra.

Al aumentar la violencia de la batalla por Goose Green también creció el número de heridos de los británicos, causadas por la metralla y las minas, y también la cantidad de argentinos entre los heridos. Comenzó a escasear la sangre. En el viaje hacia el sur se habían registrado donaciones de soldados y marinos. Pero las instalaciones para almacenaje en tierra

*Toda vez que era posible y tras la primera cura, los casos de heridos de guerra eran evacuados al barco hospital más cercano. Allí se disponía de mayores elementos.*

eran pobres, y se decidió que solamente se iban a desembarcar unos 40 litros de los tipos A y 0, de ambos factores Rh. Esa sangre se almacenó en el refrigerador de vinos del *Norland*. Luego las bolsitas de sangre fueron llevadas a tierra en contenedores de material aislante, los que mantenían aproximadamente la temperatura apropiada de conservación durante algún tiempo. Pero con la batalla de Goose Green las existencias comenzaron a mermar de modo que se tomó sangre de cualquiera que pudiera dar, pero también eso demostró ser insuficiente. Se pidió a los prisioneros argentinos que donaran, pero el oficial de mayor graduación presente rechazó el pedido, en la creencia de que iba a ser usada solamente para los heridos británicos. El mayor Jowitt, bajo cuya responsabilidad se hallaba la recolección de sangre, condujo a ese oficial en una visita por todo el hospital y le hizo ver los cuidados que se brindaban a los prisioneros de guerra, muchos de los cuales estaban gravemente heridos. Ese mismo oficial ordenó entonces a los prisioneros que tenían sangre de los grupos necesitados que la donaran, y la crisis se solucionó.

Muchas de las bajas de ambos bandos hubieran resultado mortales, si no hubiera sido por la rápida atención brindada en el mismo campo de batalla por los enfermeros y médicos del batallón. Por lo menos la mitad de los hombres del 2° de paracaidistas entró en acción llevando consigo bolsitas de plástico de 450 cc de solución salina/dextrosa, para recuperar los fluidos perdidos como consecuencia de las hemorragias. La forma normal de administrar esa solución es por vía intravenosa, pero el intenso frío lo tornaba dificultoso. En muchas ocasiones el goteo se debió administrar por vía rectal.

Los camilleros pronto se ganaron reputación de grandes trabajadores. En la batalla del Monte Longdon desempeñaron una doble función. A la ida llevaban municiones al frente y a la vuelta heridos a retaguardia y en algunos casos, siguieron haciéndolo durante 24 extenuantes horas.

La proporción de sobrevivientes era increíblemente elevada –cercana al ciento por ciento– una vez que los heridos llegaban a un puesto con instalaciones para cirugía. Aunque ello habla bien a las claras de la idoneidad del personal médico, también debe tenerse en cuenta que muchos hombres murieron antes de poder ser evacuados. En Vietnam, por ejemplo, donde había tantos helicópteros disponibles, el sistema "casevac" era increíblemente eficiente pero posteriormente muchos heridos morían en los hospitales del ejército norteamericano, porque sus heridas eran tan graves que no les restaba esperanza alguna. Sus similares de las Malvinas murieron antes del "casevac" y sus decesos fueron acelerados por el frío y la humedad.

El frío fue siempre un problema. Frecuentemente los hombres tenían que ser calentados antes de operarlos. Ello se conseguia introduciendo al herido en una bolsa de dormir bien seca o envolviéndolo en una manta espacial aluminizada y rodeado de bolsitas vacías de suero salino llenas de agua calienteLos fluidos que debían administrarse también tenían que ser por lo menos entibiados. El método empleado era hacer pasar el tubo a través de una lata de conserva llena de agua caliente. A veces el personal médico entibiaba las bolsitas de suero manteniéndolas contra sus propios cuerpos.

Las peores heridas de la guerra las padeció un gurkgurkha, que recibió lesiones en las piernas, la espalda, el pecho, los brazos y la cabeza. Contra todas las probabilidades, sobrevivió. Pero más afortunado aún fue un joven conscripto argentino de 18 años, hallado por una partida de sepultureros del 2° de paracaidistas. Había permanecido durante tres días en el fondo de una trinchera, con heridas en un muslo y la cara. Los hombres lo recogieron para sepultarlo, cuando súbitamente se movió. Después de ser atendido en Ajax Bay, fue repatriado.

Otro incidente notable ocurrió con un oficial de paracaidistas gravemente herido, a quien por error se le administraron tres dosis de morfina antes de llegar al hospital de Ajax Bay. Eso hubiera debido bastar para matarlo, pero el frío evitó que su sistema respiratorio experimentara un colapso total. En el intenso frío de las Malvinas, su cuerpo simplemente no pudo absorber mucha morfina.

La atención de pacientes en Ajax Bay se mantenía, sostenidamente, alrededor de los 30 por día.



*La primera cura efectuada en el mismo frente de batalla. Apenas era posible, los caídos eran evacuados –por helicóptero si había disponible– hasta el hospital de sangre más cercano.*



# Regimiento de Paracaidistas



*El Regimiento de Paracaidistas data recién de 1940 y se cuenta entre las formaciones más prestigiosas del ejército británico. La primera unidad de paracaidistas fue creada con 370 hombres del 2° Comando que siguieron un curso completo de paracaidismo. Los batallones 2° y 3° de paracaidistas fueron formados con voluntarios en 1941 y al año siguiente el regimiento fue oficialmente inscripto en la lista de unidades de infantería de línea. Este mismo ejército vio la aparición de la boina roja –o más precisamente color amaranto– y de un mote, los "diablos rojos". Die Rote Teufeln para los alemanes que los enfrentaron en feroces combates en Túnez. Unicamente en el teatro europeo sus pérdidas se elevaron, en tres años de operaciones, a 3.092 muertos y 5.886 heridos. La defensa del puente de Arnhem hizo célebre al 2° Batallón de Paracaidistas, que no fue sin embargo uno de los tres batallones, sobre un total de 18, que sobrevivieron a la desmovilización.*

*Los tres batallones actuales datan de 1948: el 4/6°, el 5° (escocés) y el 7° fueron reagrupados en el seno de la 16ª Brigada de Paracaidistas y poco después acantonados en Aldershot. Pero en 1977, la formación resultó víctima, así como sus unidades especiales de apoyo, de estrictos recortes de presupuesto. A partir del 1 de enero de 1982, dos batallones de paracaidistas fueron a reforzar la 5ª Brigada de Infantería y un tercero quedó destacado permanentemente en el Ulster.*

*Su transferencia a la 5ª Brigada permitió a los paracaidistas recobrar su tradicional función aerotransportada. La brigada tenía vocación para ser utilizada en los escenarios de operaciones exteriores y los dos batallones de paracaidistas iban a ser reforzados por el 1° Batallón del 7° de Gurkhas, el famoso "Duke of Edinburgh's Own Gurkha Rifles". En el contexto de la OTAN, en efecto, la época de los aerotransportados se consideraba como superada, al considerar que una ola de aviones de transporte tenía pocas oportunidades de atravesar una defensa antiaérea moderna. Por esta razón, los tres regimientos territoriales reservados para su afectación a la defensa de la República Federal Alemana y Dinamarca, fueron registrados como unidades de infantería de primera línea. Durante este tiempo los batallones de fuerzas regulares se alternaron entre el Ulster y la 5ª Brigada.*




*Durante la cuestión del canal de Suez en 1956 el 3° de Paracaidistas saltó para apoderarse del aeropuerto de Port Said, donde se le reunió el 2° de Paracaidistas que provenía de Chipre por mar. Luego, los tres batallones fueron empleados en Aden y Borneo (cumpliendo funciones de SAS en esta ocasión) de 1964 a 1966.*

*El organigrama de los batallones de paracaidistas es el de los batallones de infantería: cuatro compañías de fusileros-cazadores, una de apoyo y una de cuartel general. El rasgo distintivo más característico de su equipo es el casco de paracaidista, de acero en el antiguo modelo y de fibra plástica en el nuevo, así como su chaqueta de paracaidista con elásticos en puños y cintura y un cierre de cremallera único. Los colores distintivos de las charreteras son rojo para el 1er batallón, azul para el 2° y verde para el 3°.*

*De los tres batallones de reserva (4°, 10° y 5°) el 10° es el único que desciende en línea directa de los grandes ancestros de la Segunda Guerra Mundial.*

*El entrenamiento específico aerotransportado no es tan intenso como lo desearía la mayor parte de los cuadros y de los hombres, pero la capacidad de lanzamiento instantáneo de la RAF, un solo batallón por el momento, va a ser aumentada. Para conseguir el brevet de paracaidista, el aspirante debe efectuar ocho saltos, uno de ellos de noche, y entonces tendrá derecho a llevar sobre su hombro derecho las alas que identifican al cuerpo.*

# La guerra secreta del escuadrón de incursores

**No fue sino ya avanzada la guerra que entró en acción el "tercer ejército secreto" británico. Pero el Escuadrón de incursores de la Infantería de Marina tuvo muy pronto oportunidad de demostrar bajo el fuego de qué madera estaba hecho. Cuatro de ellos vieron sus botes hundirse bajo los disparos del enemigo.**

A 350 kilómetros de una costa enemiga –bien fuera del alcance del radar– una sola fragata de la Marina Real navega lentamente, a través de una marejada creciente y vientos de fuerza 6. En el puente de vuelo del buque siete hombres, pesadamente cargados, van tambaleándose a abordar un helicóptero Sea King. Seis de ellos son obviamente soldados, erizados de armas y municiones, con las correas de sus mochilas y bolsos mordiéndoles los hombros. El séptimo se parece al muñeco de la Michelin, envuelto en muchas capas de ropa y recubierto con un traje impermeable para inmersión, lleva además un casco y antiparras de esquiador levantadas sobre la frente. Es el último en subir porque será el primero en descender.

Con un rugido que se pierde casi inmediatamente en el viento, el Sea King se tambalea en el aire y cuando se eleva lo sigue un gran paquete plano que se hamaca colgado debajo del aparato. Dos horas más tarde y 270 kilómetros más cerca de la costa, el helicóptero desciende de su altura de crucero de 15 metros a sólo unos 6 metros por encima de las olas. El paquete golpea el agua y flota. Inmediatamente el hombre de la Michelin se lanza hacia él desde el helicóptero y, sujetando firmemente la soga, se asegura de que los otros seis desciendan, antes de cortarla para liberar el bote. Moviéndose hacia uno de sus extremos, saca una llave de uno de sus incontables bolsillos y diez segundos más tarde la noche resuena con el apagado rugido de un motor fuera de borda de 135 HP. El Escuadrón de incursores nº 1 de la Infantería de Marina ha abierto su negocio. Esta unidad es una de las sobrevivientes de la Segunda Guerra Mundial, junto con el SAS y el SBS. Hacia los años 40, cuando parecía que el Ejército británico podía hacer pocas cosas bien, se formaron una serie de pequeñas fuerzas autónomas, que tenían todas como objetivo golpear al enemigo en su propio territorio, cuando menos lo esperase. Puede decirse que el Escuadrón de ataque surgió de los comandos del ejército y de la Sección de Botes Especiales, que en realidad eran desprendimientos del Servicio Aéreo Especial (SAS).

## A bordo del bote

Su misión cambió un poco en las cuatro décadas transcurridas desde su creación. Su tarea es desembarcar patrullas y pequeños grupos de comandos en costas enemigas, preferiblemente sin ser detectados, utilizando botes inflables Géminis y embarcaciones de fibra de vidrio de seis metros de eslora.

Sus métodos son ingeniosos, los botes rígidos que usan son pequeños, ligeros e insumergibles. Puede ser llevado debajo de un helicóptero y navegar a 30 nudos con su motor fuera de borda o ser impulsado por remos.

Los hombres que timonean los botes, los contramaestres, son infantes de marina especialmente seleccionados con un instinto natural para tripular embarcaciones y con una resistencia al frío aparentemente ilimitada. Su principal misión bélica es la defensa de Noruega, donde en invierno las temperaturas pueden descender a 50 grados bajo cero. Por eso se envuelven en vestimentas tan abrigadas.

El 2 de abril, día en que estalló el conflicto, el escuadrón acababa de regresar de Noruega a bordo del predestinado *"Sir Galahad"*. Dispusieron de exactamente dos días para embalar nuevamente sus equipos y

*La misión del Escuadrón de incursores es desembarcar patrullas o unidades de comandos detrás de las líneas enemigas, si es posible, sin ser detectado.*



estar listos para salir hacia el sur. Llevando 17 botes rígidos y 16 Géminis comenzaron su extenuante rutina a bordo, pues después de tres duros meses en Noruega las embarcaciones necesitaban ser reparadas. Y también tenían la dura tarea de alcanzar una óptima condición física a bordo del barco, sin disponer de suficiente espacio abierto.

La inteligencia era vital para el Escuadrón de Ataque, pues necesitaba información acerca de los argentinos si quería actuar eficazmente detrás de las líneas enemigas y los conocimientos eran escasos. El SAS y el SBS salieron adelante para reunir algunos datos vitales, de manera tal que cuando el 21 de mayo avanzara la principal fuerza de invasión, el escuadrón de ataque tuviese una idea aproximada de lo que iban a enfrentar.

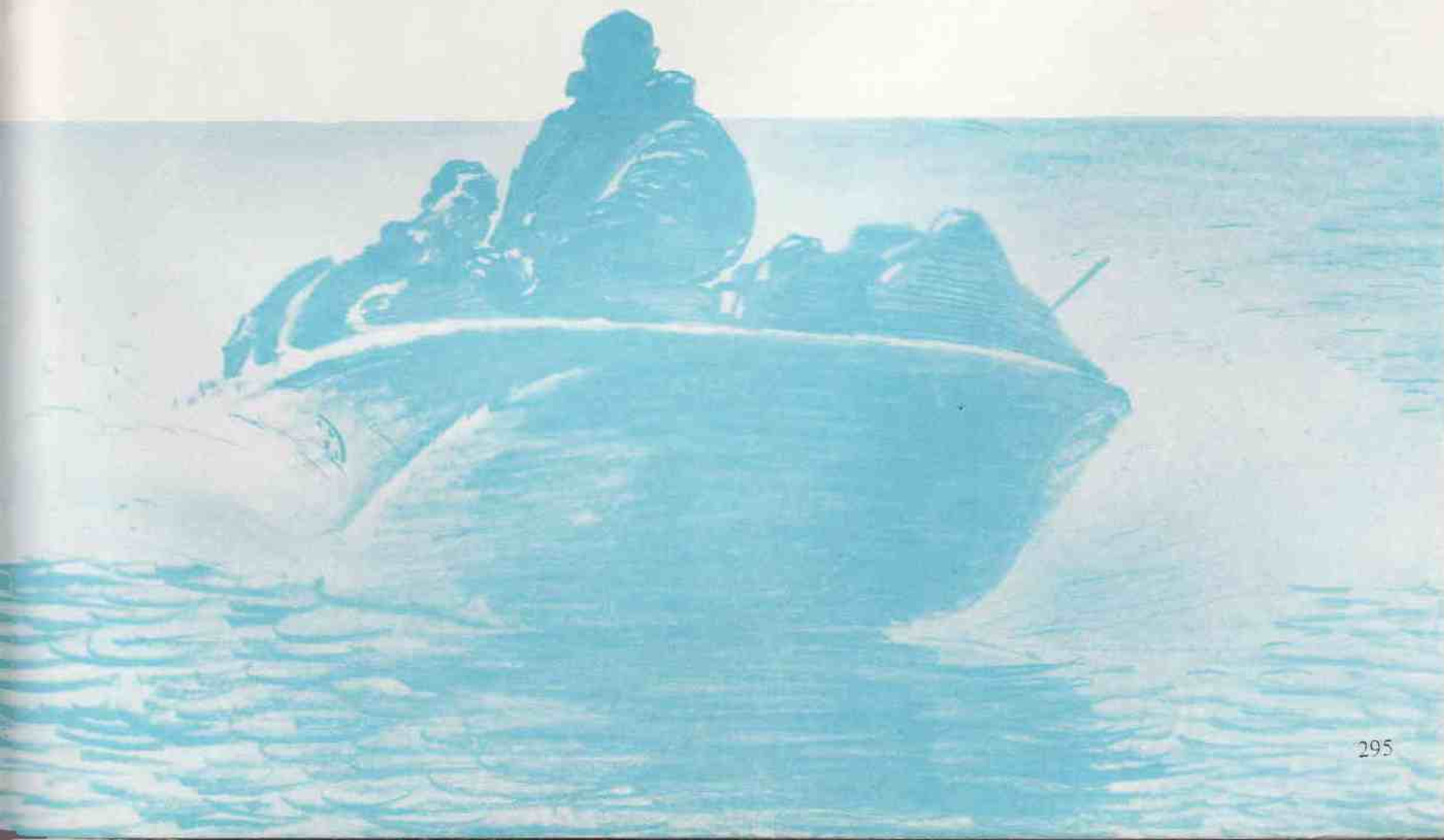
Contrariamente a lo que dicen los rumores, el escuadrón de ataque no condujo al SBS a tierra el día de la invasión; en realidad estuvieron llevando tropas a la costa y luego condujeron patrullas del Comando 45 para limpiar de argentinos dispersos las cercanías de Puerto San Carlos. Al igual que las otras unidades de las fuerzas especiales, el escuadrón prefiere rodear con un velo de discreción lo que sucedió después. El oficial de operaciones, teniente Tim Chicken, describe sus actividades como "operaciones clandestinas", un término inofensivo que no hace justicia al papel que desempeñaron en la campaña. Llevar una patrulla a tierra en una costa enemiga requiere un coraje especial y un robusto estado físico. La técnica consiste en deslizarse a baja velocidad en una caleta y luego detener el motor.

A despecho de su reticencia, el escuadrón tuvo su momento de gloria, justo al finalizar la campaña. Cuando el 2 de Paracaidistas preparaba su asalto a la colina de la Radio, la unidad tuvo como misión llevar a cabo un ataque de distracción en la rada de Puerto Argentino. Fue entonces que los transportaron en la fragata y el Sea King. Cuatro botes, tripulados por el sargento Plym Buckley, el cabo Barry Gilbert y los infantes de marina Bill Kavanagh y Geoff Nordass, fueron elegidos para desembarcar a los equipos del SAS y del SBS, justo cuando se desarrollaba el ataque contra la colina de la Radio. Todo hubiera ido sin tropiezos, pero a medio camino desde Puerto William fueron divisados. El transporte antártico argentino *"Bahía Paraíso"*, que actuaba como buque hospital, enfocó sus reflectores sobre la pequeña fuerza. Sin amilanarse siguieron adelante, pero se había desvanecido toda posibilidad de sorpresa. Tan pronto como llegaron a la playa debieron soportar un intenso fuego y después de un breve y violento tiroteo tomaron las de Villadiego. Siempre bajo una continua lluvia de balas los incursores se arrastraron a través del puerto hasta un punto (probablemente entre Bahía Blanco y Punta Penarrow) donde abandonaron sus botes y se dirigieron a tierra. Según las palabras de Tim Chicken "cuatro de ellos perdieron sus botes, pero siguieron como infantes. No hubo ninguna diferencia".

Esa noche y el día siguiente los incursores se mantuvieron ocultos. Deben haber tenido una vista privilegiada del 2 de Parcaidistas entrando en Puerto Argentino, pero no fue hasta tarde en la noche, cuando el general Menéndez firmó la capitulación, que salieron de sus escondrijos.

Las pérdidas del escuadrón fueron de por lo menos cinco botes, todos del tipo rígido. Cuatro fueron alcanzados en la rada de Puerto Argentino y otro se perdió en extraordinarias circunstancias en San Carlos: una bomba sin estallar fue sacada de un buque de desembarco, con cuidado de no inclinarla del lado equivocado. La bajaron delicadamente a un bote rígido, donde fue apoyada contra un paquete de copos de maíz. Cuando la pequeña embarcación estuvo lo suficientemente lejos del barco se le serruchó la popa de madera laminada para que el proyectil se deslizase hacia el agua. Pero el bote, siguiendo la tradición del escuadrón, se negó obstinadamente a hundirse.

***Pie de página:*** *sus botes rígidos pueden ser colocados bajo un helicóptero y son impulsados a remo o navegan a 30 nudos por medio de un motor fuera de borda. También usan botes inflables "Géminis".*



# La irrupción en Puerto Argentino

**Con las alturas en torno de Puerto Argentino en manos de los ingleses y las calles de la ciudad llenas de desmoralizadas tropas argentinas, el final estaba a la vista. Cuando el fuego de artillería comenzó a caer en el aeropuerto los británicos se prepararon**

La situación era ahora desesperada para los argentinos: El 2 de paracaidistas se había movido hacia la colina de la Radio; el 3 de Paracaidistas se hallaba en el Monte Longdon; el Comando 42 tenía el Monte Harriet, el 45 estaba en el cerro Dos Hermanas. Los Guardias Escoceses se habían asegurado Tumbledown, los Gurkhas el Monte William y los Guardias Escoceses ascendían por Sapper Hill. No había ningún terreno elevado que estuviese en manos argentinas.

Las tropas del general Menéndez estaban apiñadas en las calles de Puerto Argentino mismo. Muchos conscriptos argentinos, que se habían retirado ateridos y hambrientos tras las penurias de su estadía en las colinas, veían por primera vez depósitos repletos hasta el techo con alimentos que nunca les habían llegado. La única posición de importancia estratégica que los argentinos conservaban era el aeropuerto.

Las fuerzas británicas se fortalecían para empujar al enemigo hasta el mar. Habían venido tan lejos y habían hecho tanto que no dudaban que podían tomar Puerto Argentino prácticamente cuando quisieran. Pero, ¿a qué costo? El combate cuerpo a cuerpo en las calles produciría fuertes bajas en ambos bandos. Y seguramente los civiles iban a resultar afectados. Pero las tropas británicas habían perdido a muchos de sus camaradas y la recompensa de toda la campaña se hallaba ahora a la vista.

Los soldados argentinos también se preparaban en las calles de Puerto Argentino. Pero muchos jóvenes conscriptos tenían dificultades para alistarse en vista a la batalla final. "Cuando llega el momento final uno siente una crisis total. Todo el cuepro, incluso los músculos de la cara, se tornan increíblemente tensos. Pienso que uno se vuelve una máquina. Yo sentí esto el último día cuando se nos ordenó prepararnos para el combate cuerpo a cuerpo. Ese tipo de lucha es realmente duro, muy difícil. Yo tenía todo preparado, mi equipo listo y entré en esa crisis. Tenía municiones por todos lados, en mi bolsillo, sobre el piso. Revisé mi FAL a cada rato. Era una crisis increíble. Aún ahora, cuando le cuento esto, me sube la temperatura. Mire mis manos, están transpirando.



***Abajo:** rodeados por los humeantes vestigios de la guerra, soldados del 2 de paracaidistas avanzan desde los cuarteles de Moody Brook, el antiguo emplazamiento del Destacamento Naval 8901.*

*Derecha: integrantes del 2 de Paracaidistas se desplazan por las calles de Puerto Argentino. El hombre del medio ha sacado las cintas de balas de su ametralladora y se las puso en bandolera.*

*Abajo: Un infante de marina se cubre detrás de un Panhard argentino AML 90. Esos autos blindados fueron capturados intactos, casi sin que hubiesen entrado nunca en acción.*



La mayoría de nosotros nos encontrábamos en un estado muy raro, otros actuaban casi incoherentemente. En aquel momento un tipo de edad, un mayor, comenzó a caminar alrededor de la mesa con las manos en los bolsillos en medio de ese absoluto silencio. Cada uno pasaba por esto a su manera, haciendo frente a su propia crisis; pero los pasos del tipo producían un eco a través de la habitación –tac, tac, tac, tac. Si uno se quedaba mirando la escena se volvía loco''.

Mientras tanto, el 2 de Paracaidistas observaba movimientos en Puerto Argentino desde sus posiciones en la Colina de la Radio. Estaban ansiosos por presionar y ser los primeros en entrar en la ciudad. Sentían que era esto lo que les correspondía. Pero antes de que fueran autorizados a moverse, el brigadier Julian Thompson, comandante de la Brigada 3 insistió en venir al frente en helicóptero para ver por sí mismo las posiciones.

## Orden de avanzar

Al llegar Thompson dio la luz verde al teniente coronel David Chaundler. La orden de avanzar fue impartida a las 13 y la compañía B descendió de la Colina de la Radio, a través de Moody Brook, pasó por las ruinas del antiguo cuartel del destacamento naval 8901, la guarnición inglesa de Malvinas y siguió hacia el terreno elevado del otro lado del valle.

Los Blues y Royals se movieron a lo largo de las colinas para dar cobertura de fuego si fuese necesario y la compañía A, seguida por la D y la C, se dirigió a Puerto Argentino.

Los argentinos los vieron venir pero su reacción fue confusa. ''Los muchachos de la compañía que había estado en Moody Brook habían visto a los ingleses descendiendo la colina, gritando y aullando como locos'', dijo un soldado. ''Parecía que el comandante de mi compañía no quería retirarse. Deseaba pelear hasta el último cartucho. Comprendo que había bastante confusión en esos momentos y en muchos casos la decisión de retirarse se hallaba en manos de los oficia-

***Arriba:*** *rostros sonrientes del Comando 45 cuando entran en Puerto Argentino al culminar la dura campaña. Nótese como el primer hombre carga en sus brazos la ametralladora liviana, lo que le permite transportarla durante largas distancias. También lleva una mochila deportiva civil.*

les de cada compañía. Ese capitán quería resistir, pero en un momento determinado tropas del Batallón de Infantería de Marina 5 pasaron por Moody Brook. Habían luchado heroicamente en uno de los frentes y estaban muy bien equipados y entrenados, pero al final ellos también tuvieron que retirarse. Cuando vieron a los chicos de mi compañía que permanecían allí dijeron: 'Qué están haciendo todavía aquí? Nosotros somos un batallón completo y nos estamos retirando porque la lucha prácticamente ha terminado y ustedes chiflados quieren presentar combate. Vamos, ellos son miles, vienen gritando con toda su alma...' "

Para entonces había soldados ingleses por todos lados. Habían desaparecido las banderas argentinas y las británicas ya estaban flameando, me sentí muy mal en ese momento, muy desmoralizado. Pasó un grupo de soldados ingleses y nos dijo ¡Hola! Vestían equipos completamente impermeables con botas de goma. Nuestros vehículos Panhard que se habían retirado a una calle estaban a la vuelta de la residencia del gene-

*Izquierda:* *dos infantes de marina fraternizan con los habitantes junto a la comisaría, dañada por el ataque de un helicópterc solitario el día anterior.*

***Abajo:*** *un paracaidista saie del caos de uno de los depósitos de alimentos . en Puerto Argentino.*

ral. Y un montón de soldados británicos los estaban virtualmente desmantelando, llevándose piezas como recuerdos. Me quedé paralizado mirándolos y comencé a sentir realmente odio. No me gustaba lo que estaban haciendo, eso era parte de nuestro equipamiento y lo estaban destruyendo. Entonces traté de calmarme y pensé: "No importa, son lo mismo que nosotros, a ellos los trajeron aquí de la misma manera".

Cuando el teniente coronel Hew Pike del 3 de Paracaidistas daba instrucciones esa noche en el Monte Longdon para un ataque contra Moody Brook, oyeron por la radio que el 2 ya había pasado por allí. Esto irritó al resto de las tropas, pues el 2 estaba "desobedeciendo órdenes de nuevo".

Tan pronto como la Compañía A del 2 de Paracaidistas llegó al hipódromo de Puerto Argentino se sacaron los cascos y se pusieron la boinas. Los paracaidistas entraron en la ciudad y tenían un gran orgullo en ser las primeras tropas británicas que lo hacían desde que comenzó la ocupación argentina.





Los vehículos de los Blues y Royals se movieron desde la Colina de la Radio y añadieron un ligero toque de segunda guerra mundial a la escena, mientras transportaban paracaidistas por la carretera. Robin Innes-Kerr sacó la insignia con los magníficos colores del regimiento y la izó en la antena de su tanque "Scorpion".

## Alto en el hipódromo

Cuando se preparaban para entrar a Puerto Argentino llegó la orden de no pasar del hipódromo. La razón era que los argentinos habían informado que estaban preparados para negociar una rendición. Esta fue la culminación de una campaña de acción sicológica de cuatro días, llevada a cabo por el coronel Mike Rose del SAS y el capitán Rod Bell, un oficial de infantería de marina que hablaba español. Habían hablado por radio con el hospital de Puerto Argentino desde el buque "Fearless" y poco antes de las 13 se trasladaron en helicóptero junto con un operador para reunirse con el general Menendez y su estado mayor. Mientras se llevaban a cabo esas conversaciones se les ordenó a todas las unidades detenerse donde se encontraban.

Los hombres del 2 de Paracaidistas entraron en el hipódromo con sus equipos completos y esperaron allí. Pero con ellos se encontraba el periodista Max Hastings, quien informaba sobre la guerra al "Standard" y al "Daily Express", quien no se encontraba sujeto a la disciplina militar. Y la perspectiva de una exclusiva le resultó irresistible. Dejó su mochila y se sacó la chaquetilla camuflada para reafirmar su condición de civil y vistiendo un anorak y llevando un bastón entró en la ciudad, como un hombre de campo que hubiese salido a dar un paseo.

"Justo más allá de la curva se hallaba un gran edificio que tenía un invernadero al frente y súbitamente, recordando fotografías, me di cuenta de que era la residencia del gobernador", dijo. "Los alrededores estaban llenos de fortines, pero no pude ver si estaban ocupados o no. Sintiéndome un poco tonto me detuve, sonreí hacia esas construcciones, levanté las manos y esperé a ver qué sucedía".

No pasó nada. Hastings marchó camino abajo, pasó junto a un grupo de soldados argentinos a quienes les dio un alegre "Buenos días!" Más lejos se encontró con unos kelpers quienes lo enviaron hacia un oficial que se encontraba en la entrada del edificio de la administración y se presentó como periodista del "Times", pues creía que era el único diario británico del que habían oído hablar los argentinos.

Para los 600 civiles que habían decidido permanecer en Puerto Argentino después de la invasión, cuando terminó la lucha el alivio se hallaba mezclado con un completo agotamiento. Las semanas de ocupación habían dejado inevitablemente la ciudad en ruinas.

El fuego de artillería que había precedido a la capitulación argentina había producido víctimas. El hipódromo desde donde Max Hastings había iniciado su solitario avance hacia Puerto Argentino estaba convertido en un pantano, que recordaba los paisajes de la primera guerra mundial. El bombardeo británico que había llegado hasta el centro de la ciudad destruyó las instalaciones de agua corriente, dejando sólo las reservas de los tanques, que iban a durar unos pocos días. Por la noche los habitantes habían oído el silbido de los proyectiles 4,5 de la Marina Real, cuando pasaban por encima de la población hacia las líneas argentinas.

# Los buques hospital

**Sin los buques hospital, es probable que muchos de los heridos de ambos bandos ahora estuviesen muertos. Adaptados rápidamente, con tripulaciones improvisadas, cumplieron su papel magníficamente y se ganaron el respeto y el afecto de los dos bandos en guerra.**

El *SS Uganda* se encontraba en Alejandría en un viaje educacional, cuando fue requisado el 10 de abril. A bordo había 240 tripulantes, 70 maestros y 944 escolares cuyas vacaciones se vieron prematuramente interrumpidas. Fueron desembarcados en Nápoles a los sones de la canción "Rule Britannia", mientras el buque se dirigía a Gibraltar. Ahí se le pintaron cruces rojas en el casco, superestructura y chimenea, en tanto que una serie de alteraciones internas lo transformaban en un buque-hospital. Con los buques de exploración de la Armada *Hecla*, *Herald* e *Hydra* integraron el equipo de buques-hospital.

El *Uganda* arribó al Atlántico Sur el 11 de mayo y embarcó a sus primeros heridos, provenientes el HMS *Sheffield*, al día siguiente. El equipo médico a bordo incluía a enfermeras navales, las primeras que se embarcaban desde la guerra de Corea. El *Uganda* recibió el mote de "Mamá gallina", mientras que el *Hecla*, *Hydra* y *Herald* eran los "pollitos". También se conocía al *Uganda* como NOSH, en una parodia del MASH utilizado en el famoso film, sólo que las siglas NOSH eran por Naval Oceangoing Surgical Hospital (Hospital quirúrgico oceánico naval)

Los tres buques más pequeños, pero más rápidos, cubrían el trayecto hasta Montevideo entregando los heridos británicos para su retorno al Reino Unido en vuelo desde Perú, mientras que el *Uganda* permanecía como hospital de zona al norte del Estrecho de Malvinas.






La sala de terapia intensiva se instaló en el Salón de Fumar, las quemaduras eran tratadas en la Sala de Música y los locales del buque eran utilizados para radiografías, mientras que el bar era ocupado por la unidad de patología.

En el pico de la campaña, el *Uganda* recibió 159 heridos en cuatro horas y trató a 150 argentinos. Estos hombres fueron trasladados al buque hospital argentino *Bahía Paraíso*, que se reunió con el *Uganda* los días 4, 10 y 16 de junio. También transfirió algunos heridos al rompehielos *Almirante Irízar*.

Según la Convención de Ginebra, cualquier herido que fuera tratado a bordo del *Uganda* no podía ser vuelto a emplear en operaciones en las Malvinas. Esto quería decir que algunos hombres que se recuperaban a borde del buque, donde, por ejemplo, un poco de cuidados y calor curaban rápidamente el "pie de trinchera", ya no podían volver a la acción con sus unidades en tierra.

Una vez que cesaron los combates, el *Uganda* volvió a su antiguo papel al recibir como huéspedes a 92 niños malvinenses el día 10 de julio. Tres días después dejó de actuar como buque-hospital y sus cruces rojas fueron borradas. Los días 15 y 16 de julio embargó a los gurkhas y partió de regreso a Puerto William.

Durante la campaña recorrio 26.150 millas, trató a 730 pacientes y llevó a cabo 504 operaciones en sus quirófanos improvisados. En su viaje de retorno, además de los gurkhas, transportó a los miembros del 16 Field Ambulance (Ambulancia de Campaña) del Cuerpo Médico del Ejército.

Incluyendo los últimos helicópteros que aterrizaron a bordo, cargados con periodistas y funcionarios, en su aproximación final a Southampton, el *Uganda* tuvo que atender más de un millar de helicópteros durante toda la campaña.

El 25 de setiembre el *Uganda* volvió a su antigua ocupación de cruceros de placer.



*Abajo izquierda: El* **Uganda** *después de su reacondicionamiento parece preparado para cumplir su tarea. Recibió a bordo a cientos de heridos de ambos lados. Protegido por la Convención de Ginebra y por sus cruces rojas, se ganó el sobrenombre de "Mamá gallina". Sus "pollitos" eran el* **Hydra, Hecla** *(ambos abajo a la derecha, en Montevideo entregando heridos argentinos y británicos) y* **Herald** *(recuadro abajo, empequeñecido por el* **Hermes***).*



# Los fusileros gurkhas



*El primer batallón del 7° Regimiento de Fusileros Gurkhas, que combatió en las Islas Malvinas, forma parte de la Brigada de Gurkhas, unidad que participó en muchos combates como parte del ejército colonial británico de la India, así como en las dos guerras mundiales, adquiriendo sus hombres reputación de valientes.*

*Su historia comienza en 1814, cuando el teniente Frederick Young reclutó una partida de guerreros gurkhas entre los rudos montañeses del Nepal.*

*Entre las dos guerras mundiales, el 7° Regimiento entró en actividad en Afghanistán y en la célebre "Frontera del Noroeste" de la India. Fue entonces cuando un cierto coronel Slim (el futuro mariscal Slim de Birmania), fue nombrado comandante del 2-7 de gurkhas, que participó en las operaciones en Irak de mayo de 1941) en la ocupación de Irán y combatió encarnizadamente como parte de la 4ª División India durante el sitio de Tobruk, en junio de 1941.*

*El batallón fue reconstituido por tercera vez para participar en el largo ascenso por la península itálica. Las menciones de honor se acumularon después de Montecassino, Monte Grillo y la ruptura de la "Línea Gótica".*

*Antes de regresar a la India, en diciembre de 1945, el 2-7 fue brevemente movilizado contra la insurrección prosoviética en Grecia.*

*El 1-7 y el 3-7 (formado en 1940), se encontraban desplegados en la frontera entra Thailandia y Birmania durante la invasión japonesa .de 1941. Tras haber protagonizado sin respiro acciones de retaguardia, se hicieron masacrar intentando cruzar el Sittang. Los sobrevivientes fueron reagrupados en una sola unidad, incorporada a la 17ª División India, que opuso una firme resistencia a lo largo de la ruta de Imphal durante todo el año 1943, y quebró la última ofensiva japonesa entre marzo y junio de 1944. El 1-7 se encontró de nuevo a la cabeza de la ofensiva de reconquista de Birmania desde enero de 1945.*

*Al final de la Segunda Guerra Mundial, el Ejército de la India comprendía 50 batallones de gurkhas. Con la independencia de ese país, seis batallones elegidos entre los cincuenta fueron destinados al nuevo Estado, mientras que cuatro regimientos, de dos batallones cada uno, pasaban a formar la Brigada de Gurkhas del ejército británico.*

*La brigada permaneció diez años en Malasia, de 1948 a 1958, y organizó durante los años de 19[illegible] el Cuerpo de Servicios del Ejército Gurkha, luego rebautizado Formación de Apoyo Gurkha, que comprendía unidades de transmisiones, de ingeniería y de transportes.*

*En la década de 1960 la brigada operó en Sarawak, en Hong Kong y en Brunei, donde todavía mantiene guarniciones permanentes.*

*En 1971, la brigada fue reducida a cinco batallones, con un efectivo total de 6.700 hombres. El 7° Regimiento perdió su 2° Batallón, pero como compensación tuvo derecho a un destino en Gran Bretaña de dieciocho meses, con el honor de participar en la Guardia de la Reina. Desde entonces, hay siempre un batallón de gurkhas estacionado en Inglaterra, cuyo puesto de mando está situado en Church Crookham, cerca de Aldershot.*




*Un combatiente gurkha; lleva el kukri (puñal) en el cinturón.*

# La batalla por Top Malo House

**Para el Mountain and Arctic Warfare Cadre (Cuerpo especializado en guerra de montaña y zonas árticas) de los Royal Marines, la guerra de las Malvinas representó una justificación total de su entrenamiento. El sargento Derek Wilson relata la fascinante historia de un choque directo con un número igual de las fueras especiales (Comandos) argentinas.**

*El Mountain and Arctic Warfare Cadre es un grupo experto en superviviencia y guerra de guerrilas en un ambiente hostil. Su especial capacidad fue puesta a prueba en las Malvinas, en la batalla por Top Malo House.*

Estuve en operaciones con el M&AW Cadre en la campaña de las Malvinas. Nos incorporamos durante el primer día de los desembarcos y operamos durante todo el despliegue en equipos de cuatro hombres. Unos doce días después, uno de nuestros PO (Puestos de Observación) ubicó a un grupo de argentinos que ocupaba un edificio denominado Top Malo House. El jefe, en ese momento el capitán Rod Boswell, fue al comando de la brigada para tratar de conseguir que se realizara un ataque aéreo sobre el lugar, pero ya era muy entrada la noche para poder concretarlo. Cuando retornó, trazamos un plan para el resto de las secciones del cuadro pues entonces totalizaban unos 19 hombres, para salir y tomar el edificio.

Se suponía que debíamos atacar con la primera luz del día, pero finalmente el ataque se produjo alrededor de la una de la tarde. Esto quiere decir que en realidad se produjo sólo dos horas después del alba, ya que trabajábamos con la hora GMT y no la local.

La mañana comenzó con bruma y nieve, por lo que pensamos que estaban dadas las condiciones ideales para un ataque al amanecer. Más tarde se transformó en un bello día, de brillante cielo azul y una magra capa de nieve. Partimos a eso de las 12.30 hs y volamos con el conductor del helicóptero. "Conductor" es la palabra correcta, ya que seguía fielmente el relieve. Era sorprendente ver cómo podía hacerlo.

Aterrizamos como a un K y medio (1,5 km) de Top



*"El ataque se cumplió de acuerdo con los libros de texto..." La ilustración muestra cómo fue.*

*El comando de la brigada en Teal Inlet. Los sobrevivientes argentinos son interrogados por personal de inteligencia.*



Malo House en un pliegue del terreno. Saltamos del helicóptero para hundirnos hasta la rodilla en la blanda turba, que estaba semicongelada, pero igual conseguimos atravesarla. Nos movimos por terreno realmente malo por otro K y medio hasta el área de Top Malo House.

Nos dividimos entonces en dos secciones, una de fuego y un grupo de asalto. En la sección de fuego había un rifle L42 de francotirador, dos SLR (fusiles automáticos) y tres Armalites (fusil automático estadounidense M-16), con un total de seis hombres. También había dos M79 (lanzagranadas) y utilizaron ocho "66" (lanzacohetes antitanque liviano) para tomar el edificio. Los Armalite, L42 y SLR fueron las armas que más se usaron, pero los Armalite no tenían el suficiente poder de detención, con su munición de alta velocidad calibre 5,56 mm solía atravesar a las personas en lugar de detenerlas. Los SRL y L42 en calibre 7,62 mm en cambio, los derribaban.

Tras el reagrupamiento final, el grupo de fuego se dirigió al flanco izquierdo mientras que nosotros iniciamos un asalto en ángulo hacia la derecha. La señal para que comenzara el ataque era una mini-bengala verde que dispararía el jefe. El grupo de fuego disparó entonces cuatro "66" al edificio, abrió fuego con las armas automáticas y lanzó otro cuatro "66". En este momento el grupo de asalto disparó dos "66" dentro del edificio, junto con los lanzagranadas M79 y las armas automáticas.

Había dos M79 en la sección de fuego y otros dos en el grupo de asalto, por lo que el poder de fuego era bastante devastador.

El ataque se cumplió de acuerdo con los libros de texto, el grupo de fuego disparaba mientras íbamos al asalto en ángulos rectos.

El enemigo salió de la casa y parecía estar muy bien preparado ya que el 95 por ciento tenía puesto su

correaje, todos llevaban sus armas y todos tenían puestas sus botas y chaquestas. Además salieron disparando y así tuvieron dos hombres tocados, uno en la parte superior del pecho y otro en el bíceps.

El ataque pareció desarrollarse muy rápidamente. Todo lo que parecíamos hacer era correr hacia adelante, tirarnos cuerpo a tierra para cubrirnos, recargar, otra vez arriba, disparando, corriendo en busca de una cobertura. Nos parecía que hacíamos ésto todo el tiempo. No pude ver a enemigo alguno porque todo lo que hacía era concentrarme en tratar de impactar con las granadas del M79 en el edificio. Rodeamos el área, despejamos la posición y entonces los argentinos se rindieron ante nuestra superior potencia de fuego.

Entonces nos reorganizamos en una posición defensiva e hicimos los informes de munición y bajas antes de destacar centinelas y arreglar todo.

Como entonces yo estaba a cargo de la asistencia médica de la sección, tuve que hacerme cargo del sargento Chris Stone, que había recibido un tiro en el pecho. En principio pensamos que se trataba de esquirlas, pero resultó ser un proyectil 7,62 mm que atravesó su pecho y le rompió la clavícula, había un orificio de entrada y dos de salida. La bala había resbalado por encima del pulmón y al parecer había causado daños en otros lados. Como tenía bastante dolor le di una inyección de morfina.

Una vez estables, atendí a Terry Doyle, que estaba herido en el brazo. Esta resultó ser una herida más seria dado que, aún ese mismo día, tuvo problemas con el brazo. El proyectil causó mucho daño: hirió el bíceps, rompió el brazo y una de las arterias principales.

Una vez atendidos los dos, volví a mis tareas de guardia. Colgué el M79 del hombro, tomé el M-16, lo armé –porque nunca llevo colgada un arma amartillada– y puse la palanca selectora de tiro en automático. Llevaba el dedo sobre el disparador, de una manera que si era herido soltaría una ráfaga de fuego automático para alertar a los demás.

El sargento Des Boswell se hizo cargo con su sección de las bajas, que fueron evacuadas hacia Teal Inlet. El comandante argentino había muerto, víctima de las granadas del M79, aunque no tenía una sola marca sobre el cuerpo. Escuché, aunque no pude verlo que su segundo en el mando salía y decía, "¡Eso fue fantástico, realmente bien hecho!" Pensaba que era una compañía la que lo había atacado pero en realidad no éramos más que 19 hombres. Fueron 19 contra 16, así que se trató de una batalla casi uno a uno.

Realmente fue una victoria bastante ajustada y tuvimos, debo decir, mucha suerte –o al menos bastante suerte– de salir bien.

*El valor real del ataque contra Top Malo House no fue la destrucción de una patrulla enemiga, sino la recolección de inteligencia. Como cualquier unidad de fuerzas especiales, el M&AW Cadre es utilizado para lograr prisioneros.*



# El atacante solitario

**Uno de los ataques más audaces de toda la guerra pudo haber eliminado a Menéndez y a su estado mayor de un solo golpe. Para el alférez Ball fue casi un momento de gloria. Para la Task Force hubiese terminado anticipadamente la contienda. Falló por poco, pero valío la pena intentarlo.**



*Abajo a la izquierda: La comisaría de Puerto Argentino después del ataque de un Wessex 5 del Escuadrón 845. El cohete AS12 casi voló el techo del edificio.*

*Abajo: Otro de los helicópteros Wessex 5 del escuadrón con los cohetes montados. El ataque fue una audaz intentona de eliminar a todo el comando argentino antes del asalto final.*

En la mañana del 12 de junio –mientras el 3 de Paracaidistas soportaba el mal tiempo y el fuego de artillería del enemigo en el Monte Longdon– se realizó una de las más extraordinarias operaciones de toda la campaña. Un solitario helicóptero Wessex atacó un edificio en Puerto Argentino y casi logró eliminar toda la estructura de comando argentino en las Malvinas.

Esto comenzó –bastante predeciblemente– con las Fuerzas Especiales. Una patrulla del Servicio Especial de Botes (SBS) en Puerto Argentino se dio cuenta de que, todas las mañanas, se realizaba una especie de conferencia en el Town Hall. La calle adyacente se hallaba llena de vehículos estacionados. Parecía probable que Menéndez, Jofre y sus estados mayores fuesen, si no la razón de la reunión, por lo menos concurrentes asiduos. El SBS consideró –naturalmente– que esa conferencia diaria representaba una oportunidad ideal para terminar con toda la estructura de comando argentina. La tentación era irresistible.

Aunque se sabe muy poco sobre lo que estaban haciendo el SBS y el SAS en el área de Puerto Argentino, es posible sacar algunas conclusiones aproximadas. El edificio municipal se encuentra sobre la avenida costanera, con el frente en el lado contrario al puerto, sobre la calle principal. Un puesto de observación en Sapper Hill debe haber visto los vehículos congregados afuera, y otro en la Colina de la Radio frente a la Bahía puede asimismo haber detectado sus idas y venidas. Las observaciones seguramente se prolongaron durante varios días, de manera que pudo determinarse algún tipo de rutina y preparar un plan.




No está claro a quién se le ocurrió la idea de atacar a la municipalidad, pero ciertamente no fue original pues desde mediados de la Segunda Guerra Mundial audaces comandos realizaron varias intentonas para eliminar al alto mando del enemigo. En 1942, a título póstumo, después de dirigir una incursión que no tuvo éxito contra el cuartel general de Rommel, en Africa del Norte. En 1944, el mayor Otto Skorzeny de la organización alemana Friedenthal causó pánico en el alto mando aliado durante la batalla de las Ardenas; se rumoreaba que planeaba asesinar a Eisenhower en Versalles. En realidad no tenía intenciones de hacer esto, pero la amenaza alarmó tanto a los aliados que se desvelaron esperando a Skorzeny y sus comandos.

Los precedentes eran muy claros, como también la necesidad de una acción semejante a esta altura de los acontecimientos. El plan del general Moore preveía un ataque en tres fases contra Puerto Argentino: las dos primeras consistían en una irrupción a nivel de brigada en las alturas del oeste; la tercera en un combate casa por casa en la ciudad misma. Si Menéndez y su estado mayor fueran eliminados –se pensó entonces– las fuerzas argentinas entrarían en colapso al carecer de todo comando. Y cuanto antes sucediera esto, tanto mejor. Con un poco de suerte podrían derrumbarse antes del asalto final. En el peor de los casos, no estarían en condiciones de ofrecer ningún tipo de resistencia organizada.

Posiblemente un sentimiento de revancha influía en algunos, pues dos días antes una sección de "Skyhawks" había bombardeado el cuartel general de la 3 brigada en el pico Bluff Cove. No había habido bajas, pero tanto el brigadier Thompson como el mayor general Moore se encontraban allí en ese momento y la posibilidad de perderlos a ambos era inimaginable. ¿O si? ¿Ojo por ojo? nunca lo sabremos, pero el resultado fue la decisión de atacar a la municipalidad.

No se sabe exactamente quién organizó la misión del helicóptero. Hubiera sido lógico utilizar un *Harrier* para lanzar una bomba dirigida por laser; disparos de artillería o una salva de cohetes de 68 mm habrían logrado también el mismo resultado. Pero un Harrier vuela rápido, demasiado rápido dicen algunos, como para tener precisión, especialmente con bombas de 1000 libras. Y también había que tener en cuenta la presencia de civiles en Puerto Argentino. Por la misma razón tenía que descartarse la infiltración de fuerzas especiales para llevar a cabo un ataque tipo terrorista: podían tomarse represalias contra la población. Entonces, tenía que ser un helicóptero. ¿Pero de qué tipo?

## Levantando el techo

Tenía que usarse un helicóptero con cohete, pero no un Gazelle por ser demasiado vulnerable. ¿Un Scout o un Wasp? Ambos llevan misiles AS12 y son aparatos ligeros y ágiles. Los Wessex 5 también llevan AS12 y su elección se hizo por una serie de tortuosas razones. Según parece el SBS le dio la idea a un oficial del Escuadrón Aeronaval 845 que la aprobó calurosamente. El 845 y el SBS prepararon un plan razonable y lo elevaron a una jerarquía más alta, al comando de la 3 Brigada o al titular del Comando de Guerra Anfibia (COMAW), Michael Clapp.

La iniciativa fue aprobada y así, en la mañana del 12 de junio, las agotadas tropas británicas que se hallaban en la montaña estuvieron en primera fila para ver un solitario Wessex 5, piloteado por el alférez Ball, descendiendo sobre Puerto Argentino, tras un vuelo a baja altura a través de las colinas, dirigiéndose hacia la municipalidad. El primer AS12 hizo impacto en el techo de la comisaría y lo voló; el segundo erró, golpeando unos postes de telégrafo y cayó en el puerto.

No hubo tiempo para más. Cuando todos los cañones de Puerto Argentino comenzaron a disparar el helicóptero huyó hacia el refugio de las montañas.

Fue una valiente tentativa que solamente podía hacerse por única vez. Una sola pasada sobre un blanco fuertemente defendido no permite al piloto y al que dispara determinar el alcance y la puntería.

# Atlantic Conveyor: La odisea de 30 días

**El 14 de abril el buque portacontenedores *Atlantic Conveyor* estaba listo para hacerse a la mar en un astillero de Liverpool. Treinta días después, con doce de sus tripulantes muertos, yacía quemado, partido por la mitad, en el fondo del Atlántico Sur. Había muchas lecciones para aprender.**



*Recién después de 24 horas el fuego a bordo del* Atlantic Conveyor *se extinguió por sí solo. Poco después de haber sido tomada esta foto el buque se partió y se hundió.*

*En momentos más felices el buque navega hacia el Atlántico Sur, con las filas de contenedores actuando como rompevientos para las aeronaves.*

*Ya en su destino, un Harrier se aproxima al buque y su preciosa carga.*

El 25 de mayo, con la cabeza de playa firmemente establecida en San Carlos, llegaron órdenes para el inmenso buque portacontenedores *Atlantic Conveyor*. La nave debía dirigirse al Estrecho de San Carlos para desembarcar los helicópteros Wassex y Chinook que transportaba.

Lo que nadie sabía era que dos aviones de ataque Super Etendard de la Aviación Naval argentina habían registrado el "blip" de una señal en sus radares, que indicaba la presencia de un buque de superficie a una distancia de unas 35 millas (63 km). Bajo sus alas llevaban dos de los cada vez más escasos misiles antibuque AM-39 Exocet. Posteriormente, se alegó que los pilotos habían confundido la masa del *Atlantic Conveyor* con uno de los portaviones, pero a esa distancia lo más problable es que hayan disparado "a ciegas". La escena estaba preparada para una de las





más espectaculares tragedias de la guerra.

En tiempos de paz, el *Atlantic Conveyor* transportaba una carga formidable cuando el comercio era bueno: 700 contenedores, 990 vehículos en sus cubiertas para autos y otros 70 remolques playos en dos cubiertas especiales. Cuando los ojos del Ministerio de Defensa cayeron sobre él, vieron un buque mercante con un inusual porte bruto de 14.946 toneladas, con una capacidad combinada de bodega profunda y tipo "roll-off", con una rampa a popa para acceder a las dos cubiertas para vehículos. También tenía una extensa cubierta superior para llevar contenedores, o bajo las circunstancias, aviones.

Existía otra particularidad en el *Atlantic Conveyor*, vívidamente recordada después por el hombre que tuvo a cargo su conversión. Las planchas de madera que cubrían ambas cubiertas para autos estaban, luego de varias travesías oceánicas, impregnadas del aceite de los vehículos. Era una mezcla altamente combustible.

La decisión de tomar los buques mercantes *Atlantic Conveyor* y *Atlantic Causeway* para reforzar la flota auxiliar fue tomada relativamente tarde. No fue sino hasta el 13 de abril, una semana y media después de las primeras órdenes de movilización, que el Capitán Michel Layard supo de su nombramiento como Oficial Naval Superior a bordo del *Atlantic Conveyor*. Su tarea consistía en supervisar su conversión a transporte auxiliar y portaeronaves, y estar listo para navegar al sur el 25 de abril.

El 15 de abril el capitán Layard se encontró con el patrón del *Atlantic Conveyor*, capitán Ian North –conocido por todos como capitán Birdseye (ojo de pájaro, por las manchas en su piel)– para discutir el asunto. Mientras el buque navegaba hacia la Base Naval de Devonport, el equipo de diseño ya estaba a bordo, midiendo y comprobando el espesor de los pilares. A pesar de su inmensa capacidad ¿podría el *Atlantic Conveyor* llevar toda la carga que debía ser trasladada al sur?

Los tipos de aeronave que se requería llevara incluía todos los helicópteros utilizados por el Ejército, la Armada y la Real Fuerza Aérea, pero la necesidad de llevar aviones Harrier y helicópteros Chinook planteaba serios problemas. Estas grandes máquinas implicaban una gran carga en el aterrizaje, así como para mantenerlos inmóviles sobre cubierta durante los rolidos del barco, pero finalmente las pruebas demostraron que la cubierta soportaría la carga.

## Cubierta de helicópteros

Si se apilaban cuatro contenedores en cada lado de la cubierta superior, se lograba un eficaz rompe-vientos. Los aviones y helicópteros debían estacionarse en el extremo trasero de la cubierta, cerca del puente, dejando el área sobre las compuertas, inmediatamente después del rompeolas, como sitio de aterrizaje. Posteriormente, esta disposición fue invertida cuando los diseñadores convirtieron a su gemelo el *Atlantic Causeway*. En ese buque se proveyó a los helicópteros Sea King con un hangar apropiado utilizando planchas livianas como "techo" sobre los contenedores. Este simple hangar miraba a popa y el área de aterrizaje estaba ubicada adelante del puente.

Las modificaciones estructurales fueron relativamente simples, pero también era necesario acomodar a un centenar de hombres del Naval Party (grupo de Marines). Ellos se ocuparían del mantenimiento de los aviones en su camino al sur y se harían cargo de las comunicaciones por satélite con el equipo especial incorporado en Devonport. Al principio se pensó utilizar cabinas portátiles, pero después se vio que el buque tenía lugar suficiente. No sólo había cabinas de más para convertirlas en comedores y oficinas, sino que el espacio permitía armar los camastros triples de la Armada sin afectar los espacios ya dedicados a la tripulación.

La urgencia absoluta del trabajo y la necesidad de utilizar cualquier material que se consiguiera llevó el ingenio de Devonport a su límite máximo. Un grupo de 35 hombres del Comando Naval se unió a la tripulación de la marina mercante en la tarea de preparar el buque, haciéndose cargo de puntos tales como el centro de comunicaciones, abastecimientos, las dos cubiertas de vuelo, el equipo de reparación de daños en combate y hasta de la lavandería. Los 13 hombres del equipo de raparaciones en combate eran responsables también de las tareas de reabastecimiento en el mar, control de daños, reabastecimiento de aviones e ingeniería de vuelo.

Además de los arreglos para transportar aviones, el buque debía funcionar como transporte del Ejército.

Por la rampa de popa se cargaron miles de toneladas de abastecimientos, comida y equipos, incluyendo bombas para los Sea Harrier y carpas suficientes para una brigada. El buque estuvo listo para el 25 de abril y en cuanto dejó Devonport y entró en el Estrecho de Plymouth, pudo realizar algunas apresuradas pruebas de aterrizaje de Sea Harrier. Después de que aterrizaran los seis Wessex del Escuadrón 848 y cinco Chinooks del Escuadrón 18, el teniente comandante Tim Gedge, jefe del Escuadrón 809, aterrizó con su Sea Harrier en la cubierta de vuelo delantera. Luego el buque fue sometido a unas pruebas para comprobar que su "firma" magnética no era excesiva. Un último ejercicio de reabastecimiento en el mar y ya estaba listo para ir a la guerra.

En su largo viaje a la isla de Ascención, el *Atlantic Conveyor* fue acompañado por otro buque auxiliar, el *Europic Ferry*. Tuvieron algunos problemas a la altura de Sierra Leone, pero finalmente llegaron a Ascensión el 5 de mayo. Ahí embarcó ocho Sea Harrier navales y seis Harrier de la RAF que habían volado directamente desde el Reino Unido. El grueso de su carga fue transferida al buque de la flota auxiliar *Stromness* y así el buque quedó listo para navegar al sur con su Grupo Anfibio.

## Encuentro con el grupo de batalla

En vista de algunos informes en el sentido de que aviones de línea civiles argentinos habían rastreado a la Task Force, se mantuvo un Sea Harrier preparado, con todas sus armas y listo para enfrentar la amenaza. La primera tarea del barco fue encontrarse con los portaviones del Grupo de Batalla, *Invincible* y *Hermes*, para transferirles los Harrier y Sea Harrier. Hasta el momento, la travesía del *Atlantic Conveyor* había resultado extenuante pero sin contratiempos. Entonces, el 25 de mayo, en el momento en que viraba para ganar las aparentemente protegidas aguas del Estrecho de San Carlos, llegó el desastre.

Los misiles lanzados por los dos Super Etendard argentinos más allá del horizonte, fueron detectados por el portaviones *Hermes* y atraídos fuera de curso mediante el disparo de señuelos Corvus. Pero aparentemente ambos Exocet readquirieron un blanco, que resultó ser el *Atlantic Conveyor* que se dirigía al Estrecho que separa las Malvinas. El buque había recibido el alerta de ataque aéreo a las 19.30 hrs GMT y sólo dos minutos después los dos misiles desgarraron su flanco en el sector posterior de babor.

Al igual que el *Sheffield*, los misiles generaron un intenso calor y nubes de espeso humo negro. Las cubiertas de madera impregnadas de aceite ardieron como antorchas. En media hora el fuego estaba fuera de control. Se escuchaban grandes explosiones en las cubiertas de carga inferiores y el fuego se acercaba a las bombas de los aviones y al kerosene almacenado cerca de allí. Aunque se emplearon las mangueras, éstas enseguida se pusieron al rojo y entonces el capitán North dio la orden de abandonar el barco.

Doce hombres murieron en el hundimiento del *Atlantic Conveyor*, incluyendo al capitán Ian North, quien bajó la escalerilla después del capitán Layard pero nunca logró alcanzar la balsa salvavidas.

Afortunadamente, los sobrevivientes no tuvieron que esperar mucho para que los rescataran. Los portaviones no tuvieron que esperar mucho para que los rescataran. Los portaviones enviaron helicópteros y la fragata *Alacrity* se expuso peligrosamente para ayudar a alejar a las balsas del desastre. El casco abandonado derivó durante 24 horas, balanceándose en las olas, mientras el fuego y las explosiones lo destrozaban. Las fotos del casco mostraban una gran deformación en la mitad del casco, lo que indicaba que estaba a punto de quebrarse. Finalmente se partió en dos y se hundió en aguas profundas.

El Ministerio de Defensa nunca divulgó las pérdidas exactas del *Atlantic Conveyor*, pero su pérdida fue correctamente calificada de desastre logístico, que demoró considerablemente la reconquista de las Malvinas por parte de las fuerzas terrestres. Los helicópteros perdidos incluían un Lynx, seis Wessex HU5 y tres Chinooks. Estos últimos constituyeron la pérdida más grave, dada su capacidad de transportar en eslinga hasta doce toneladas.

*El patrón del* Atlantic Conveyor, *capitán Ian North. Afectuosamente conocido por todos como capitán Birdseye (por las manchas en su piel que semejaban ojo de pájaro), se hundió con su buque, una de las doce víctimas cuando la nave fue alcanzada por dos misiles Exocet el 25 de mayo. Los sobrevivientes fueron rescatados y llevados de vuelta a su hogar en el* British Tay.



# Formando un marine

**La contribución de los Royal Marines (Infantería de marina) al triunfo final en la campaña de las Malvinas fue vital. Detrás de cada hombre con la boina verde hay uno de los cursos de selección y entrenamiento más duros del mundo.**

El afiche de reclutamiento de oficiales decía, "para ser un oficial de los Royal Marines, usted tiene que ser capaz de hacer todo lo que hacen los hombres... ¡sólo que mejor y más rápido!. Desde el final de la Segunda Guerra Mundial, cuando se disolvieron los Comandos de Ejército, las fuerzas comando británicos han sido provistas por el cuerpo de Royal Marines. Los Royal Marine Commandos se distinguieron en esa guerra y lo siguieron haciendo en muchas guerras pequeñas y limitadas alrededor del mundo. Llegar a ser un comando es parte del proceso de selección y entrenamiento al ingresar a los Royal Marines.

Desde que se conocieron los detalles de la "travesía" ("yomp", en la jerga de los marines) a través de la Isla Soledad (Malvina oriental) desde la cabecera de playa en San Carlos hasta las colinas que dominaban Puerto Argentino, el espíritu y el estado físico de los Royal Marines atrapó la imaginación del público. Sin embargo, la forma en que se llega a ser un comando permanece como una suerte de misterio para la gran mayoría.

"No es fácil ganar la boina verde, pero vale el esfuerzo cuando la obtiene. Las primeras semanas son las peores. No se afloja nunca, se hacen ejercicios bajo todo tiempo. Sin embargo, se hace más fácil en la medida que se logra estado físico". Así narra su experiencia un comando de los Royal Marines recién graduado.

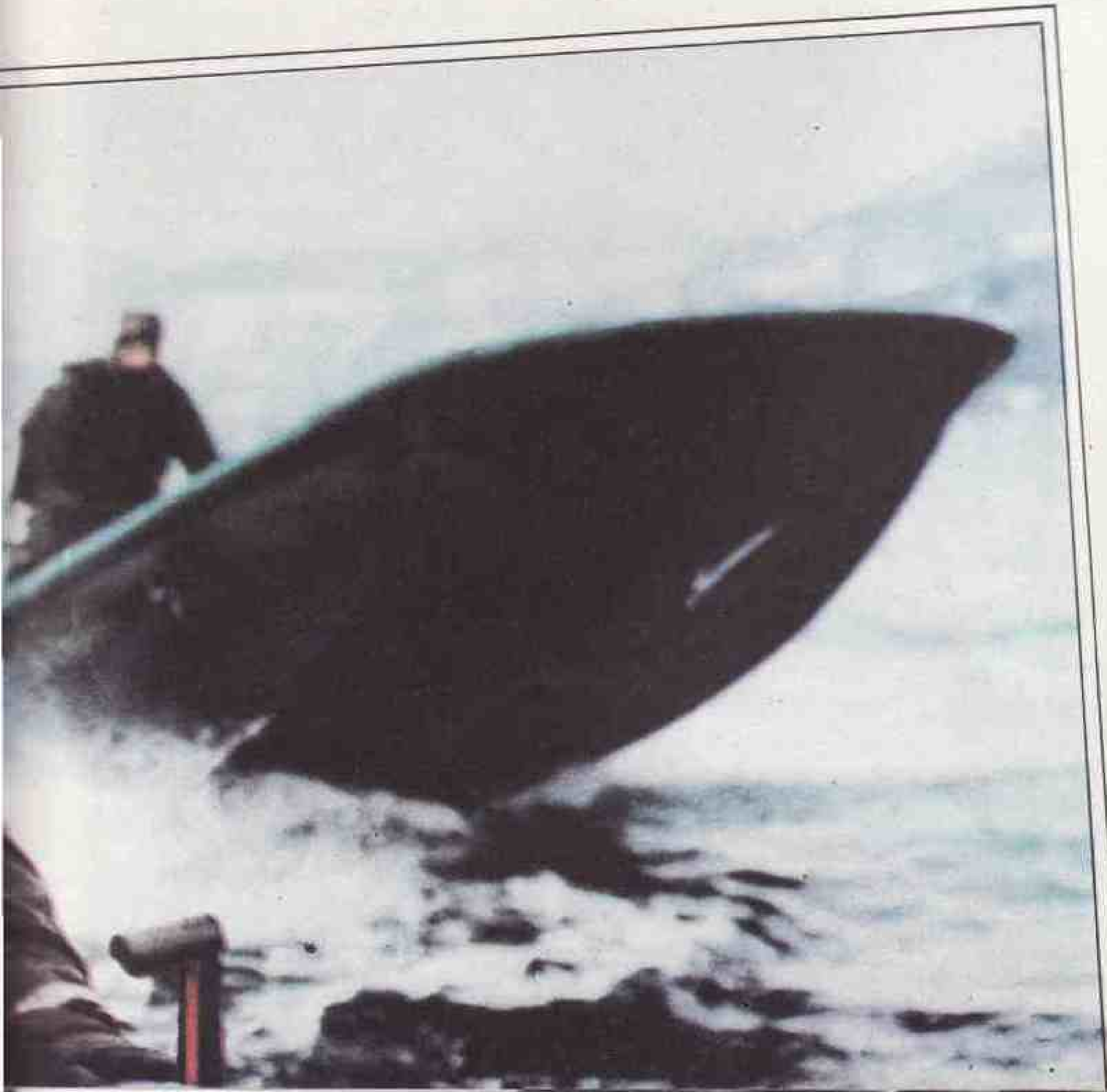
En el aspecto físico, el ganar la boina verde implica grandes cantidades de transpiración en el gimnasio, en la zona de desfile y en el campo. En campo abierto, el aspirante a marine tiene que correr con su rifle y equipo personal (lo que los británicos denominan CEFO), trepar, saltar, nadar y salvar obstáculos. Se realizan marchas a campo traviesa de día y de noche, así como caminatas de larga distancia en tiempos preestablecidos con piernas doloridas y botas que parecen pesar cada vez más. A medida que el entrenamiento crece en ritmo e intensidad, el recluta advierte que está cerca de los standards requeridos. Pero los Instructores de Tropa se aseguran de que mejore diariamente y para su propia sorpresa ve que realmente lo hace.

Junto con el condicionamiento físico, el recluta –al igual que todos los hombres en servicio– aprende las bases de su oficio, para ser un infante competente. Aprende a disparar, desarmar, limpiar y dominar a su arma personal –el fusil automático 7,62 mm (SLR, Self Loading Rifle)– así como el arma de apoyo de fuego de la sección, la ametralladora de propósito general (GPMG, General Purpose Machine Gun) del mismo calibre. También se brinda instrucción sobre otras armas comúnmente utilizadas en la sección de infantería, como la pistola ametralladora (SMG, Sub Machine Gun) de 9 mm.

También recibe instrucción en el aula y aplica este conocimiento en períodos de práctica en campaña, en camúflaje, tácticas menores de infantería y técnicas de supervivencia.




*La insignia de los Royal Marines resume los factores clave de este grupo de élite: pelear por mar y por tierra (tal como dice su lema); operan en cualquier parte (el globo terráqueo) y pelear con distinción (los laureles).*



*Lanchas de fondo plano y con motores fuera de borda de 135 HP utilizados por los Royal Marines.*

## Dominando lo básico

El recluta aprende comunicaciones militares, tanto escritas como orales, y cómo trabajar con helicópteros. Los ejercicios de embarque y desembarque de helicópteros son materia sencilla, pero deben ser dominados ya que todos los soldados los utilizan y los Royal Marines tal vez más que otros. Los reclutas son enviados a la base de Poole durante una semana, donde se les enseñan técnicas navales y anfibias. Además conocen los buques en los cuales sirven los Marines y observan trabajar al Special Boat Squadron (SBS, grupo de fuerzas especiales).

Transcurrida la primera mitad del entrenamiento de los reclutas, todo parece marchar bien para ellos. Se los ve en buen estado, más listos y bien parados. Ya es más ágil con las cuerdas y confiado en las alturas. Comienza ahora a entrenarse a fondo para la ansiada boina verde. Todo lo aprendido se perfecciona y las aptitudes personales son aplicadas a las necesidades de la táctica de equipo y comienza a manejar otras armas utilizadas por los comandos. El recluta participa en ejercicios tácticos a nivel de Sección y de Tropa en campaña y en el tiro con munición de guerra.

A esto se agrega el manipuleo de munición viva, técnicas de escalamiento y de primeros auxilios. Durante los ejercicios de entrenamiento en el campo se preparan posiciones defensivas y de asalto, en las que el recluta aplica las lecciones sobre mimetización para ocultarlas de la observación terrestre y aérea.

Hacia el final del curso de entrenamiento, los reclutas son sometidos a cuatro días de Pruebas de Comando, cuyo objetivo apunta a mostrar qué es capaz de hacer el aspirante y cuáles son sus recursos personales.



*La Guerra de Malvinas acuñó un nuevo término: "yomping", que los Marines empleaban para describir una larga caminata a campo traviesa. La foto muestra precisamente a una sección de morteros en un ejercicio de entrenamiento. La gran cantidad de equipo que transportan da una idea de los problemas bajo condiciones de combate en el inhóspito terreno de Malvinas.*

Estas pruebas incluyen, en primer término, una marcha de velocidad de nueve millas (14,4 km) que deben completar en noventa minutos llevando el rifle y equipo.

Luego sigue el Recorrido de Resistencia. Este consiste de una marcha de cuatro millas y media (poco más de siete km) con rifle y equipo, sobre terreno de distintas características, y en la que deberá superar obstáculos y arrastrarse por túneles, uno de los cuales está lleno de agua. Esta prueba debe realizarse en ochenta minutos y finaliza en un campo de tiro donde deben probar su puntería.

En tercer lugar está el Recorrido de Asalto, que debe ser completado en cinco minutos, y que consiste en cruzar una serie de obstáculos en el tiempo dado, siempre con su rifle y equipo. El cuarto es el Recorrido Tarzán. Se trata de una serie de puentes de cuerdas, instalados, a gran altura, que deben ser cruzados en cinco minutos y medio llevando arma y equipo.

La quinta prueba es una demostración de la habilidad del aspirante a comando para manejar el fusil, ametralladora y pistola ametralladora. La sexta y última es la prueba de natación. Generalmente se considera que el aspirante a oficial debe pasar por todas en menor tiempo que los hombres de tropa. Una vez aprobado, el recluta gana su boina verde y se convierte en un Royal Marine.

Antes de que ocurra todo ésto, el futuro comando debe ser seleccionado. Es cierto que durante el curso de reclutas de 24 semanas de duración muchos son eliminados, pero antes existe una selección preliminar en un Curso de Reclutas Potenciales (PRC) de dos días. Unos mil jóvenes se unen al Royal Marines cada año y otros tantos se presentan como voluntarios pero, por una u otra razón, no cumplen los requisitos de admisión.

## Ganando la boina

Si se cumplen los requerimientos normales en cuanto a edad, nacionalidad y estado físico, el recluta es enlistadó y enviado al Centro de Entrenamiento de Comando (CTC) en Lympstone, Devon. Ahí comienza un curso de entrenamiento de 26 semanas. De éstas, las dos primeras son realmente una suerte de introducción a todos los aspectos de su futuro empleo y los preparan para un entrenamiento más intenso. El recluta puede ser dado de baja, o pedirla él mismo, durante estas dos semanas si no alcanza los requerimientos mínimos. Después de este período, comienza el curso de "Boina Verde" de 24 semanas.

La selección de oficiales se realiza en dos partes. La primera etapa es el Curso de Oficiales Potenciales (POC), que dura dos días y se realiza en el CTC de Lympstone. El POC consiste de una serie de pruebas y ejercicios que dan oportunidad al cuerpo de instructores de evaluar la aptitud física y mental del liderazgo de los potenciales oficiales. El aspirante es vigilado cui-

## Uno que estuvo ahí

*Marine durante 21 años, el sargento mayor George Meachin, de 37 años de edad, sirvió en las Malvinas en la Compañía "Yankee" del Comando 45, que cruzó desde San Carlos hasta el monte Dos Hermanas, donde libraron una de las batallas mejor planificadas de la campaña. El orgullo de George Meachin por sus hombres es sincero.*

*"Son muchachos de una edad promedio de 19 años. Fueron como jóvenes –balbucenates muchos de ellos– marines novatos que recién se habían unido al cuerpo. No habían estado en sitio alguno, no habían visto demasiado, la mitad había conocido Irlanda del Norte y Noruega en el pasado, pero la otra mitad no había visto nada.*

*"Atender la compañía en las Malvinas, cuidar de los hombres, era frustrante. La munición era una espina en el costado por causa de la cadena de reabastecimiento, que ahí estaba y eventualmente llegaba, pero cuyo canal estaba bloqueado por obstáculos.*

*"La evaluación de bajas (responsabilidad del sargento mayor a nivel de compañía) era otro problema. Como siempre cuando está en movimiento una gran fuerza, tenía que haber un sistema rápido y eficiente para evacuar a los heridos. La orden era que debían quedar donde es iban. Había que dejarlo intacto a un costado del camino.*

*"¿Los argentinos? ¿Fuimos culpables por haberlos subestimado? ¡Definitivamente! Cuando volví de las Malvinas fui a un negocio para comprar tabaco –a precio normal y no sin impuestos, y les puedo asegurar que éso fue un impacto– recibí un sermón de una anciana señora. Ella hablaba de que habíamos matado a los pequeños y guapos argentinos, que eran maltratados, no tenían comida, estaban mal dirigidos y con la moral baja. Ellos no estaban mal alimentados. No tenían la moral baja. No estaban mal de municiones, no todos eran conscriptos. No todos eran bebés.*

*"Cuando atacamos Dos Hermanas caímos bajo un abundante y efectivo fuego de ametralladoras de 12,7 mm que mataron a uno de mis hombres, "Blue" Novak. Al mismo tiempo, los morteros caían sobre nosotros, pero la principal amenaza provenía de sus ametralladoristas que nos veían al descubierto gracias a la luz de la luna. Había tres ametralladoras y dirigimos salvas constantes y efectivas de nuestra artillería directamente sobre ellas, quince disparos por vez. Luego de una pausa volvían a empezar. Así que tuvimos que hacerlo una segunda vez, sobre todas sus posiciones. Sobrevenía una pausa, luego, bum, bum, bum, otra vez estaban sobre nosotros. Los conscriptos no hacen ésto, los bebés no hacen ésto, los hombres mal conducidos y con la moral baja no hacen ésto.*

*Estas eran buenas tropas, que se mantenían firmes. Yo los valorizo".*

dadosamente mientras actúa en el gimnasio, en una carrera de resistencia y en los Recorridos Tarzán y de Asalto. También se toman pruebas de habilidad oral y escrita, como un ensayo sobre temas de actualidad y una breve conferencia de cinco minutos ante una reducida audiencia. Si el candidato aprueba este curso, es recomendado para pasar a la segunda etapa del procedimiento de selección, que es el Admiralty Interview Board (Comité de Entrevista del Almirantazgo).

Este comité opera "a bordo" del *HMS Sultan*, que es un establecimiento naval costero en Gosport, Hampshire. Está presidido por un contralmirante y habitualmente compuesto por cinco miembros, incluyendo al Presidente (un coronel o teniente coronel de los Royal Marines), un Oficial de Selección de Personal (un comandante de la Royal Navy) y un director civil o tutor universitario. Durante un día y medio el Comité examina profundamente el potencial del aspirante a oficial, particularmente su motivación, carácter, personalidad, iniciativa y habilidad de mando. La decisión final recae en el Ministerio de Defensa en Londres y depende del informe del Comité y del número de vacantes disponibles.

Si el candidato triunfa, es enviado nuevamente a Lympstone para un período de entrenamiento de dos años durante el cual se le da una comisión provisoria en los Royal Marines. La primera parte del curso apunta a la aprobación de la Prueba de Comando y ganar la boina verde. Es más severo para los aspirantes a oficial que para la tropa. Así, por ejemplo, el oficial debe completar la marcha de velocidad de 30 millas (48 km) en siete horas, mientras que el marine tiene ocho horas para el mismo recorrido.

Las segunda parte consiste de entrenamiento militar de naturaleza táctica. El segundo año lo pasa en el campo como jefe de una tropa de rifleros. Al final de este período, la comisión del joven oficial, esperanzadamente, es confirmada. Puede entonces "consolidar y desarrollar" su carrera en el cuerpo de Royal Marines.

## Marines en acción

El nuevo marine oficial es destinado ya sea a uno de los tres comandos o a un destacamento embarcado (llamado Naval Party, es decir, Partida Naval). El entrenamiento siguiente incluye paracaidismo y práctica de guerra en montaña y zonas árticas. Las lanchas de desembarco de la Armada Real también están a cargo de los Marines.

Otra de las tareas para las que puede ser elegido y entrenado un marine incluye el Special Boat Squadrom, el curso de pilotos del Escuadrón del Aire de los Royal Marines y entrenamientos selváticos.

De esta manera el cuerpo de Marines es una organización fuerte, de rápida respuesta, autosuficiente y que puede ir a cualquier parte. Para poder cumplir su tarea, un Comando del Royal Marines debe ser duro,

*El entrenamiento de un marine es necesariamente un proceso largo y arduo. Debe estar preparado para pelear en cualquier lugar del mundo y bajo cualquier condición.*



# El final en Thule

**Alguien describió la operación para retomar Thule del Sur como "poner en orden la parte de atrás del más allá". Se podría decir que la crisis de Malvinas empezó aquí en 1976 y debía concluir aquí, con la Compañía M del Comando 42 y la Operación Keyhole.**



Arriba: *Según el Tratado Antártico de 1959, que congelaba toda disputa territorial por 30 años, era admisible que Argentina instalara bases en el continente helado, pero no en Thule del Sur. Los argentinos estaban en Thule al menos desde 1976 y probablemente se hubieran quedado ahí si no hubieran decidido ocupar las Georgias del Sur y las Malvinas. Pero como la Task Force estaba en las cercanías, se decidió que diez hombres pusieran en práctica su entrenamiento ártico y restablecieran el dominio británico en susp osesiones del Atlántico Sur.*

La isla Thule del Sur es un sitio excepcionalmente desagradable. Muy poca gente estuvo allí, y los que lo hicieron no se quedaron mucho tiempo, y muchos menos aún regresaron.

Esta poco placentera y desagradable isla se convirtió en la arena del primer y último acto de una guerra también bastante desagradable, aunque estos actos serían los menos parecidos a una guerra, porque el clima antártico obliga a que la lucha por la supervivencia predomine por sobre todo. En los últimos años de la década del setenta, no se sabe exactamente cuándo, un grupo reducido deargentinos viajó a Thule del Sur a bordo del rompehielos ARA *General San Martín* (ya radiado de servicio). El objetivo de este grupo era instalar una estación meteorológica y científica similar a las muchas que la Argentina tiene en la Antártida y de la misma naturaleza que las estaciones del British Antarctic Survey (BAS, instituto británico de investigación del antártico).

Además del valor de la información meteorológica que suministraba la estación argentina, este pequeño puesto científico tenía tres beneficios políticos para la Junta. En primer lugar, la base desafiaba los reclamos británicos en el sentido de que tenía un gobierno efectivo sobre lo que llamaban Falkland Island Dependencies (dependencias de las islas Malvinas). En segundo lugar, fortalecía la posición argentina al convertirse en una muestra tangible del interés de la Argentina en desarrollar esa partedel mundo. Por último, la base en Thule del Sur establecía una presencia argentina en un punto que podía convertirse en estratégicamente importante si la Antártida se transformaba en un área apta para la explotación.

Cuando los británicos descubrieron que su propia estación del BAS en las Sandwich del Sur no era la única en las islas, se enfrentaron a un problema. Podían forzar a los argentinos a dejar las islas con la posibilidad de que ésto podría provocar una reacción violenta de la Argentina, que ya estaba bastante excitada con la disputa de las Malvinas (y conviene recordar que la agitación surgida en torno del desembarco de un grupo, también reducido, en las Georgias del Sur fue el desencadenante de la ocupación argentina) o, alternativamente, podía ignorar este incidente menor y conti-

nuar con las negociaciones. Muchos años después la Compañía M del Comando 42 llegaba a las Georgias del Sur tras el final de la segunda alternativa.

La Compañía M fue dejada en las Georgias del Sur para consolidar su posición en el lugar tras haberse completado el Operativo Paraquat, la recaptura de las islas. Muchos de los integrantes del equipo original afectado al Paraquat, incluyendo el SBS 2 (Special Boat Squadrón Especial de Botes, un grupo defuerzas especiales de la infantería de marina) y el Escuadrón D del Regimiento SAS 22 (Special Air Service, Servicio Aéreo Especial, fuerzas especiales del ejército), fueron retirados para operar en las Malvinas. El grupo restante se acomodó a un ciclo semanal de rotación de sus tres Rifle Troops (*troop* es una unidad del ejército británico equivalente a unos treinta hombres) entre Administración, Defensa de la Base y Observación, mientras la nieve descendía hasta la costa y el invierno del Atlántico Sur sentaba sus reales.

Abajo: *Esta acción dio oportunidad nuevamente para grandes titulares en la prensa sensacionalista británica.*



Daily Mail

17p

Commandos swoop on Argentine 'scientists'

MARINES
WIN BACK
HE LAST ISLE

Charles' tribute to Task Force

En ocasiones surgía cierta exitación causada por los "Stand To" (posición defensiva adoptada en anticipación de un ataque) ante alguna resoplante foca o un periscopio imaginario en la bahía, mientras que el no anunciado arribo una noche del remolcador *Salvageman*, provocó que el poco divertido patrón del buque sufriera un golpe en la cabeza del cartucho vacío de una bengala.

Tras dejar un pequeño destacamento y a la HMS *Antrim* para guardar las Georgias del Sur, el Task Group (Grupo de Tareas) 317-9 partió para completar el Operativo Keyhole, la captura de "Corbeta Uruguay", la base argentina en Thule del Sur. Los británicos sabian de la instalación de la "Corbeta Uruguay" desde 1976, aunque podria haber estado desde antes. Se trataba de una serie de cabañas con un hangar para helicópteros, una pista deaterrizaje y varios mástiles de radio. Toda la base, que podía acomodar hasta 40 personas, estaba instalada en la Península Morrell, una pequeña lengua de tierra que salía del volcán central hacia el este, con lo que ofrecía cierta protección de los vientos del oeste. No era posible establecer una defensa desde esa base y a medida que el Grupo de Tareas navegaba hacia el sur se advertía a los argentinos del inminente arribo de los Royal Marines mediante mensajes enviados por frecuencias internacionales de radio. La sorpresa no tenía mayor importancia en este asunto. Lo que sí era importante era la protección de la furia de los elementos y si los argentinos no se rendían pacíficamente la fragata *Yarmouth* estaba dispuesta a destruir las cabañas argentinas con sus cañones de 110 mm. En una isla donde el viento hacía descender la sensación térmica hasta 50° C/bajo cero, había muy poca necesidad de combatir. Además de la *Yarmouth*, el Task Group estaba compuesto por el *Endurance*, el buque de abastecimiento RAF *Olmeda* y el remolcador *Salvageman*.

## La rendición final, final

Una patrulla de diez hombres de la Estación de Reconocimiento desembarcó el 18 de junio, en medio de varios desembarcos simulados para confundir a los argentinos. Después de una noche extremadamente inconfortable (aún para hombres entrenados para operar en zona ártica) de observación, la patrulla avanzó hacia la base, un acto que afortunadamente motivó que los argentinos se rindieran apenas dos minutos antes de que la *Yarmouth* comenzara su bombardeo.

El Task Group encontró una decena de hombres en la base, ya que el resto había sido evacuado y sus libros de códigos y equipos de comunicaciones habían sido destruídos. Con el peligro de quedar atrapados por el hielo siempre presente, el Grupo rápidamente subió a bordo a los prisioneros y enfiló hacia las Georgias del Sur.

De vuelta en el relativo confort y orden de las Georgias, el grupo de la Compañía M pudo relajarse. Cualquier oportunidad para un festejo era aprovechaa y así se celebró el nacimiento del Príncipe Guillermo. El 25 de junio, el llamado Midsummer's Day (Día del Medioverano, en el hemisferio norte) la Compañía festejó una "Navidad" austral completa con pavo al horno y una imitación de árbol navideño encontrado intacto en la desierta iglesia de Grytviken. Después de todo, si los Marines deberían "disfrutar" tanto el invierno boreal como el austral, ¿quién les iba a impedir que también celebraran dos Navidades?


VICTORY!

Maggie's sweetest moment

VICTORY IN THE FALKLANDS

Mail

17p

sick and ABANDONED

DAILY Mirror

14p

Knifeman held at the Palace

Curfew as captured troops go on rampage

GALTIERI GETS THE BOOT

From PAUL CONNEW in Buenos Aires

ARGENTINA'S military supremo, General Leopoldo Galtieri, was booted from power last night.

VICTORS and VANQUISHED

DAILY EXPRES

THE VOICE O

The white flags are flying in Stanley

# El precio de la victoria

**La operación costó 750 millones de libras. Si se consideran el reemplazo de equipos perdidos y el mantenimiento de una guarnición en las Malvinas hasta 1986, la cuenta total asciende a unos 2,6 billones de libras. Este abultado gasto plantea algunos interrogantes acerca del papel de Gran Bretaña en el mundo.**

Algunos utilizaron la experiencia de Malvinas para argumentar que el Reino Unido todavía necesita una capacidad militar mundial, basada en su poderío marítimo. Otros ven el costo de la operación como un indicio de que Gran Bretaña ya no puede arriesgar verse involucrada en conflictos fuera de Europa occidental.

En la víspera del ataque argentino, el ''lobby'' continental se encontraba indudablemente en la cima. Sus ideas aparecían incluídas en un informe sobre defensa presentado al Parlamento por John Nott, titulado ''The United Kingdom Defence Programme: The Way Forward'' (Programa de Defensa del Reino Unido: El camino adelante). Este fue el último intento de concretar la política de defensa británica bajo la doble presión del declinante poder mundial y los crecientes costos.

A fines de los años sesenta, Denis Healey ordenó la retirada de las fuerzas británicas del Este de Suez, y en 1975 Roy Mason dio una lista de prioridades en defensa que, por primera vez, ponía a Europa en primer término. Para 1981, John Nott no hacía sino seguir la tendencia impuesta a sus predecesores por el declinante poder económico de Gran Bretaña.

Los gastos de defensa rondaban los 14.400 millones de libras en el período 1981-83, lo que equivalia aproximadamente a un 5,2 por ciento del producto bruto interno del país, ''una de las cifras más altas dentro de la Alianza Atlántica'', como señalara Nott. Además el gobierno se había comprometido, en el marco de un acuerdo de la OTAN, a un incremento del 3 por ciento anual en términos reales. El gobierno quería también reemplazar sus misiles Polaris por el sistema Trident, con lo que sumaba unos 500 millones de libras a los gastos de defensa para los proximos diez o quince años.

La solución de Nott implicaba claramente que el Reino Unido no tenía los recursos ni la necesidad de desplegar fuerzas considerables fuera del área de la OTAN, de manera que su capacidad mundial podía ser reducida para ahorrar dinero. Se enfatizó que la Alianza Atlántica era ''la primera prioridad del gobierno''. Hubo alguna mención de ciertos compromisos ''más




allá del área de la OTAN'', pero éstos eran claramente de importancia secundaria y debían ser afrontados en conjunto con los aliados de la OTAN.

En lo que concernia al ejercito y a la RAF (Real Fuerza Aérea), ésto representaba pocos cambios. Ambas fuerzas ya se habían redesplegado de acuerdo con un compromiso mayormente europeo a fines de los años setenta y Nott no encontró muchas maneras de reducir sus gastos. Las fuerzas en Alemania Occidental debían ser reorganizadas de cuatro a tres divisiones blindadas.

El proyectado reemplazo del avión Jaguar de la RAF fue cancelado, pero se incrementaron los pedidos del nuevo Tornado y se prometieron 60 aviones AV8B Harrier de última generación. En realidad, se podría argumentar que el poderío aéreo británico aumentó, con un nuevo énfasis en la protección del Reino Unido con cazas, la expansión de la capacidad de ataque y reconocimiento marítimo a través de la puesta en servicio del avión Nimrod II, así como una gran cantidad de misiles aire-aire o aire-superficie neuvos o mejorados.

El mayor peso de la revisión de Nott cayó sobre la Armada Real, cuyo papel fue redefinido bajo la luz de la prioridad europea. Gran Bretaña desplegaría así sólo dos de los tres portaaviones proyectados y recortaría su flota de destructores/fragatas de 59 buques a ''unos 50''. Las reducciones en la flota de superficie provocaron efectos colaterales. Con menos buques, se podría disminuir también la Real Flota Auxiliar y cerrar astilleros.

El *Fearless* y el *Intrepid* pasarían a una reserva inactiva, mientras que el *Invincible* era ofrecido a los australianos y el *Hermes* sentenciado al desguace. Pero lo más significativo era que el rompehielos *Endurance* –el único buque de la Armada en servicio permanente en el Atlántico Sur– no iba a ser reemplazado al finalizar su período de servicio, en marzo de 1982.

Resultó quizás afortunado que los argentinos no demoraran su ataque por algunos meses. Tal como sucedieron los hechos, el *Invincible* y el *Hermes* todavían estaban disponibles, el *Endurance* todavía no había retornado a su país y tanto el *Fearless* como el *Intrepid* pudieron ser alistados para el servicio en la Task Force. Aún así, la Royal Navy debió emplearse al máximo para la campaña y desplegar casi las dos terceras partes de su flota de superficie ''más allá del área de la OTAN''.

En diciembre de 1982, en uno de sus últimos actos oficiales antes de dejar su cargo, Nott presentó un nuevo informe de defensa al Parlamento, titulado The Falklands Campaign: The Lessons (La campaña de Malvinas: Las lecciones), en el que se anunciaba una cantidad de cambios. La RAF debía ser provista de neuvos aviones-tanque de fuselaje ancho y tanto el Comando 3 como la Brigada de Infantería 5 debían quedar disponibles para operaciones de emergencia fuera de la OTAN. Se detuvieron las reducciones en la Armada. Así se conservaría a los tres portaaviones y una flota de destructores/fragatas de 55 naves. También permanecerían en servicio activo el *Fearless*, *Invincible*, *Intrepid* y *Endurance*.




# Royal Artillery



*En Inglaterra, la historia de la artillería se remonta a más de cinco siglos, casi tan antigua como la pólvora. El Board of Ordnance (Servicio de Armas y Municiones) fue creado en 1914. El sistema se mantuvo tal cual durante siglos, pero durante la revuelta de los partidarios de los Estuardo, en 1715, era necesario tanto tiempo para movilizar la artillería que los combates habían cesado cuando estuvieron listos. Un decreto real del 26 de mayo de 1716 llevó a la creación de dos "compañías de artillería", que habrían de convertirse en 1722 en el Royal Artillery Regiment (Regimiento de Artillería Real).*

*El arma creció en volumen y en importancia al filo del siglo XVIII. Como para desplazarse le eran necesarios a los cañoneros carros y caballos de reserva, se creó en 1794 un cuerpo de Capitanes, Comisarios y Conductores, formados en la disciplina militar. De hecho, hasta 1918, los reclutados en la artillería figuraban en las listas como "cañoneros-conductores".*

*En 1856, las armas de ingenieros y de artillería pasaron a la autoridad directa del War Office. En el curso de los dos conflictos mundiales, los artilleros jugaron un papel considerable. El arma no enarbola distinciones en concepto de tal o cual campaña. Como los ingenieros, participó prácticamente en todas las batallas de cierta importancia. Su divisa es Ubique, símbolo de su ubicuidad.*

*Hoy día, la artillería británica comprende de hecho el "Royal Regiment of Artillery" y el "Royal Horse Artillery" (creado en 1793) o simplemente RHA. Más reducido en efectivos, el segundo es un cuerpo de élite que busca alcanzar los más altos niveles de calificación. En campaña por supuesto el RA y el RHA son indisociables. En cuanto a la King's Troop del RHA, formada en 1947, tiene sobre todo una función de gala.*

*En nuestros días, la artillería pone en ejecución algunos de los sistemas de armas más sofisticados de toda la panoplia, incluidas las armas nucleares tácticas, y los equipos de cálculo y de comunicaciones entre los más modernos. Los principales materiales en servicio son el misil táctico de carga nuclear Lance, los obuses M109 y M110, los cañones Abbot con granadas perforantes, los obuses remolcados FH70, las piezas livianas de 105 mm., los misiles guiados antitanque de largo alcance Swingfire y los misiles tierra-aire Rapier.*




*Las cinco baterías de 105 mm del 29º Comando y del 4º Regimiento de Artillería de Campaña que participaron en la guerra de Malvinas dispararon cerca de 17.500 granadas, a razón de 500 disparos por día para algunas piezas. Los Rapier registraron 14 destrucciones confirmadas de aeronaves enemigas (cifra de fuentes británicas).*

*Hoy día el grueso de la artillería está afectado al BAOR desplegado en Alemania occidental en el marco de la OTAN. Dispone de nueve regimientos de campaña, uno de artillería pesada, uno de misiles Lance y uno de artillería antitanque.*

*En el Reino Unido están normalmente estacionados cuatro regimientos de campaña, uno de artillería de calibre medio, uno de defensa antiaérea, el 29º Regimiento de Artillería de Comandos y cinco regimientos de movilización. La Escuela Real de Artillería está en Larkhil, en Wilshire. Comprende cuatro grandes secciones encargadas respectivamente de la especialización en artillería convencional, misiles guiados, empleo táctico y trasmisiones.*

*A las Malvinas la Royal Artillery había enviado los medios siguientes: Regimiento 29º de Comandos; 8º batería del 4º de Campaña; los Rapier de la batería T del Regimiento 12º y los Blowpipe de la batería 43º del Regimiento 32º de Misiles Guiados. En el curso de la campaña, estos medios fueron reforzados por el puesto de mando táctico del 4º de Campaña y su 97º batería.*

*Los artilleros de comandos (Regimiento 29º) fueron parte integral de la 3º Brigada de Comandos.*

# Izando la bandera

**Para el infante de marina británico Sean Egan, que como miembro de la Naval Party 8901 había estado en las Malvinas el 2 de abril de 1982, era bueno estar de regreso en la capital de las islas. El y sus camaradas concluyeron lo que habían comenzado, ahora todo había terminado y podría volver a casa tras haber cumplido con su deber.**

''Se podía palpar la atmósfera en el cuarto donde el mayor Norman nos estaba dando las instrucciones finales. Después, todos nos dijimos adiós''. El ''marine'' Sean Egan era el encargado de una ametralladora en la 2ª Sección, Naval Party 8901 (Partida Naval). En esa mañana del 2 de abril de 1982 disparó más de 2.000 cartuchos con su arma defendiendo Puerto Stanley de los argentinos. Su sección destruyó un vehículo anfibio Amtrak (según la versión británica) en White City. Sorprendentemente, todo el grupo 8901 sobrevivió. ''Estábamos felices y contentos como chicos al ver que todos estábamos bien. Cuando regresamos al Reino Unido todo lo que sabíamos era que volveríamos, aunque no sabíamos cuál iba a ser nuestra tarea''.

Como parte de la Compañía ''Juliet'' del 42 Comando, su papel en la guerra fue tranquilo. ''En realidad no tuvimos contacto alguno. Cuando llegamos a la cima del Monte Harriet, todo había terminado.

''La tercera fase del plan divisional indicaba que nosotros debíamos entrar en Puerto Stanley. La 42 debía ser la unidad de punta y la Juliet la compañía de punta, supongo porque conocíamos mejor la ciudad. Al final, gracias a Dios, ellos se rindieron''.

''Entramos a Stanley y la compañía se alojó en el hangar Beaver. Nuestro trabajo consitía en revisar a todos los prisioneros en el aeropuerto. Unos tres días después de la rendición fuimos a Government House (Casa de Gobierno) para izar la bandera. La bandera que pusimos había sido conseguida por un oficial hacía muchos años y nos la entregó para que la lleváramos de vuelta a donde pertenecía.

''¿Cómo nos sentíamos? Estábamos contentos de que todo había concluido. Habíamos terminado el trabajo y queríamos volver a casa. El sentimiento era 'Vamos a meternos de lleno, terminarlo y volvamos a casa'.''.

*Cañón inglés de 105 mm. fotografiado en las afueras de la capital del archipiélago, al término de la campaña de Malvinas.*

*Para ese entonces, la bandera colonial había sido repuesta en su sitio.*






# La Colina de la Radio

**El 2 de Paracaidistas entró más en acción en las Malvinas que cualquier otra unidad. Cuando salían de Fitzroy se les ordenó dirigirse hacia la escena de su último combate, la colina de la Radio. Estaba claro que ganarían la carrera a Puerto Argentino.**

Para los soldados del 2 de Paracaidistas –los "Toms"– las cosas se habían puesto bastante mal el 10 de junio. Por un lado, la 5 Brigada se estaba quedando sin comida y por otro, los alimentos que se conseguían le caían mal a estómagos habituados a las raciones de campaña. A esta altura muchos desagradecidos "Toms" tenían la sensación de que habían sido envenenados. Sin embargo, al día siguiente se alegraron, estaban nuevamente en marcha y, lo que es más importante, de vuelta a las raciones de campaña. También estaban bajo el mando de la 3 Brigada de Comandos y en la parte final de su largo trayecto hasta Puerto Argentino. Un último esfuerzo y estarían en casa y secos.

Su nuevo comandante, el teniente coronel David Chaundler, se les había unido justo cuatro días después de la batalla de Pradera del Ganso. Era amigo personal del coronel "H" y la muerte de éste en el mencionado combate había sido un gran golpe para él. En esos momentos Chaundler trabajaba en el Ministerio de Defensa, en Londres y oyó las primeras noticias sobre la victoria del 2 de Paracaidistas en la noche del viernes 28 de mayo, justamente antes de irse a la cama. A la mañana siguiente se enteró del precio pagado por este triunfo: 18 muertos y 35 heridos. Se sintió horrorizado. Esa mañana le dijeron que tendría que volar hacia allí para tomar el relevo, pero desechó la idea. La misma noche se encontró en la base de la RAF en Brize Norton.

Lo que sucedió después se ha convertido en una especie de leyenda. Chaundler saltó desde 8.000 metros sobre las Malvinas –dicen– utilizando un paracaídas negro para que no lo detectasen. Se le había destinado un Hercules especial y –según las versiones– llegó trayendo informaciones vitales para la prosecución de la guerra.

La verdad es más simple. Voló hasta la isla Ascensión en un VC 10 y llegó allí el domingo 30 de mayo y siguió a las 2 del lunes 31 (todo pasaba a las 2 de la mañana, diría después irónicamente). El Hercules que utilizaba no era el propio, sino uno de tantos que hacía un lanzamiento de rutina de material y correo sobre la "Task Force" que se hallaba en alta mar. Con su paracaídas puesto Chaundler ayudó a empujar los con-





tenedores con vitales piezas de respuesto y correspondencia y siguió a la pesada carga lanzándose por la compuerta de cola. Fue pescado del mar por un helicóptero, voló hasta uno de los barcos y se le dio una oportunidad para que se secara, antes de que lo llevasen a bordo del *HMS "Hermes"*, para una breve conversación con el almirante Woodward.

Su próximo destino fue el cuartel general de Jeremy Moore, donde se le actualizó sobre el desarrollo de las operaciones y sólo entonces, cansado y un poco sordo debido a su prolongado vuelo en Hercules, se unió al 2 de Paracaidistas.

Cuando el regimiento se movió hacia Fitzroy, supieron que otra batalla estaba en el aire. Su primer desplazamiento –cosa inusual para los paracaidistas– se efectuó en helicóptero. De acuerdo con las órdenes finales impartidas algunos días antes, las unidades que componían la Task Force (que había adquirido la magnitud de una división) sabían exactamente qué tenían que hacer.

El plan divisional para la 3 Brigada de Comandos consistía en montar tres ataques simultáneos: mientras el 3 de Paracaidistas y el Comando 45 estuviesen tomando sus objetivos, el Comando 42 debía ocupar el monte Harriet. El 2 de Paracaidistas constituiría la reserva de la brigada, emplazada en el pico Bluff Cove para apoyar a cualquier unidad que necesitase ayuda.

La segunda fase del plan divisional era que las unidades más importantes de la 5 Brigada ocupasen el terreno alto al sudoeste de Puerto Argentino. El monte Tumbledown era el objetivo de los Guardias Escoceses; el William el de los Gurkhas y la colina de la Radio el del 2 de Paracaidistas, su segunda batalla de la campaña.

## Prepararse para la acción

En la mañana del 12 de junio se hizo evidente que el ataque de la 3 Brigada de Comandos se había ejecutado sin ningún tropiezo. Aunque el Comando 45 y el 3 de Paracaidistas sufrieron fuertes bajas, se habían asegurado sus objetivos y el 2 de Paracaidistas podía rodear por detrás el monte Longdon, para tomar posición para el ataque contra la colina de la Radio. Como esperaban irrumpir esa noche no llevaban provisiones, solamente sus equipos y tanta munición como les era posible. Su sentido del humor se había conservado intacto. El cabo Kevin Lukowiak recuerda una broma en particular: "En un alto de la marcha para recobrar aliento, me dejé caer sobre la espalda. El soldado que estaba a mi lado me tocó y susurró: "Mensaje del frente, puedes sacar un cigarrillo". Yo pensé ¡qué bueno! y me puse a revolver en mis 30.000 bolsillos para encontrar los cigarrillos y el encendedor. Entonces el tipo me volvió a tocar y dijo "uno entre dos". Bastante bien, pensé y pasé nuevamente la consigna. No acababa de ponerme el cigarrillo entre los labios cuando el bastardo me volvió a golpear y advirtió "¡Pero no tienen que encenderlo!"

Más atrás en sus posiciones en el pico Bluff Cove, las secciones de morteros y ametralladoras del batallón recibieron un desagradable sacudón: Skykawks que buscaban atacar el cuartel general de la brigada les dispararon y demoraron su planeado desplazamiento hacia la vanguardia. Como resultado de esto no hubo posibilidad de que llegasen a la colina de la Radio para atrincherarse y ajustar sus campos de tiro antes del asalto.

# ¡Rendición!

**Finalmente todo había terminado. Rod Bell y el "coronel Reid" arreglaron con Menéndez una rendición condicional y luego el general Moore intervino formalmente para firmar el documento. Los británicos habían vencido.**

La tranquila firma del documento de rendición final por parte del general Mario Menéndez fue el resultado de días de paciente labor por un único equipo de dos hombres, un cierto "coronel Reid" del SAS 22 (N. de la R.: Es habitual que los miembros del grupo especial SAS oculten su identidad ante los medios públicos de información) y el capitán Rod Bell del Royal Marines.

Ellos habían sido responsables de una serie de emisiones radiales para la guarnición argentina, a partir del 7 de junio. Ambos estaban muy bien capacitados para la tarea. Los antecedentes del coronel del SAS incluían varias negociaciones en sitios con rehenes. El capitán Bell dominaba perfectamente el español rioplatense y, lo que resultaba más importante, había crecido en América latina, por lo que las actitudes y valores sociales le resultaban familiares.

El propósito inicial de las emisiones radiales era el de establecer contacto con la guarnición sobre las bajas, prisioneros y otros temas de humanidad relacionados. Las islas Malvinas, con sus pequeñas comunidades muy alejadas unas de otras, estaban enlazadas por teléfono y por radio. La ventaja de utilizar la radio consistía en que era escuchada por mayor cantidad de personas. Pero en una ocasión se empleó la línea telefónica entre Estancia House y la capital como medio de comunicación alternativo. Normalmente, el equipo



L(Izq.) *El final del camino para Menéndez, mientras el equipo negociador británico se dirige a Puerto Argentino para discutir la rendición. De izquierda a derecha: capitán Rod Bell, Carlos Blumer-Reeve, el coronel del SAS y el capitán Melbourne Hussey. Detrás se ve a un cabo del cuerpo de comunicaciones, seguido por Max Hastings, del diario Standard de Londres.*

*Paracaidistas controlan el desarme de los prisioneros argentinos en Puerto Argentino. Finalmente todo había llegado a su fin.*

''psyops'' (operaciones psicológicas) de dos hombres irradiaba dos veces por día desde el buque de asalto *Fearless*.

''Reid'' y Bell fueron asistidos por el oficial de Operaciones Aéreas, vicecomodoro Vera, quien había sido capturado en Goose Green. El oficial argentino sostenía que Menéndez no iba a contestar a las emisiones radiales y sugirió que se estableciera contacto a través del brigadier Castellano, de la Fuerza Aérea en Puerto Argentino, quien hablaría con Menéndez.

Se prepararon algunos textos para Vera y él los radió, con gran sinceridad, a los oficiales superiores en la capital malvinense. Vera estaba genuinamente convencido de que se debían evitar las bajas de civiles en Puerto Argentino y que la guerra debía llegar a su fin.

Afortunadamente, existía una frecuencia de radio común que Bell y ''Reid'' podía utilizar. La frecuencia de 45.5 kHz era empleada normalmente por el hospital King Edward Memorial en la capital, para una línea de asistencia médica para el archipiélago, así que los primeros contactos se hicieron con el médico jefe actuante, la Dra. Alison Bleaney. También fue captada por un suboficial argentino, que se lo comunicó al capitán Melbourne Hussey, pero no establecieron contacto radial.




Aunque ''Reid'' y Bell no lograban una respuesta a sus llamados, estaban convencidos de que sus emisiones eran monitoreadas. Más tarde se enteraron de que estaban en lo cierto cuando sus primeras ofertas y promesas fueron mencionadas en las negociaciones de rendición.

## Aumentando la presión

A medida que la lucha se acercaba a Puerto Argentino se hizo evidente que la destrucción de la guarnición era ahora una cuestión de tiempo. En consecuencia, Bell aumentó la presión en sus dos emisiones diarias.

''La posicion de las fuerzas argentinas no tienen ahora esperanzas, están rodeados por fuerzas británicas en ambos lados. Si no responden a este mensaje y hay un innecesario derramamiento de sangre en Puerto Stanley, el mundo los juzgará por ello'', dijo el militar inglés.

El domingo 13 de junio la Dra. Bleaney presionó al capitán Hussey para que respondiera. El 11 de junio, el fuego de la Royal Navy había causado la muerte de tres civiles en la capital isleña, Doreen Burns, Sue Whitney y Mary Goodwin, que vivían en unas casas situadas al oeste del monumento War Memorial, que la inteligencia británica había informado estaban desocupadas.

Aunque no sabía acerca de las muertes, Bell urgió a que se llevara a cabo una reunión y que se mantuviera abierta una línea entre las dos fuerzas opuestas.

La Dra. Bleaney pidió a los británicos que volvieran a salir al aire al mediodía después de haber escuchado la emisión de las 10 horas. Ella presionó a Hussey para que escuchara pero él no podía hacer nada hasta contactar con sus superiores.

De vuelta a la ofina de radio en la calle John, Hussey informó a ''Reid'' y Bell que Menéndez estaría preparado para hablar tres horas más tarde.

Un helicóptero Gazelle estaba preparado a bordo del *Fearless* con un paracaídas blanco colgado de la parte inferior de su fuselaje como bandera de tregua y desde ahí despegó hacia la cancha de fútbol de Puerto Argentino. En realidad, el piloto posó su máquina a unos 450 metros del campo de juego a las 15 horas, por lo que ''Reid'', Bell y su radiooperador tuvieron que sortear varias alambradas de púas antes de encontrarse con el capitán Hussey. Esta situación dio lugar a un intercambio de frases luego muy citado;; ''¿Qué pasó, aterrizaron en el lugar equivocado?'', a lo que Bell contestó: ''No conocemos Stanley tan bien como ustedes''.

El grupo tomó el camino, pasando por el hospital, donde intercambiaron algunas palabras con la Dra. Bleaney. Cuando llegaron a la Secretaría, el general Menéndez estaba esperándolos afuera con sus dos ayudantes. Para sorpresa del grupo británico, la sala de conferencias había sido cuidadosamente arreglada para la reunión y había disponible papel, lápices y agua. Más tarde durante las discusiones se sirvió café.

El ''coronel Reid'' saludó al general Menéndez como oficial de más alto rango presente y las conversaciones se iniciaron con un breve intercambio de cumplidos acerca de la dura pero honrosa lucha que habían presentado ambos lados.

Acompañaban a Menénez oficiales en representación de la Fuerza Aérea y de la Armada, así como un





Headquarters, Land Forces
Falkland Islands



INSTRUMENT OF SURRENDER

I, the undersigned, Commander of all the Argentine land, sea and air forces in the Falkland Islands ~~unconditionally~~ surrender to Major General J. J. MOORE CB OBE MC* as representative of Her Brittanic Majesty's Government.

Under the terms of this surrender all Argentinian personnel in the Falkland Islands are to muster at assembly points which will be nominated by General Moore and hand over their arms, ammunition, and all other weapons and warlike equipment as directed by General Moore or appropriate British officers acting on his behalf.

Following the surrender all personnel of the Argentinian Forces will be treated with honour in accordance with the conditions set out in the Geneva Convention of 1949. They will obey any directions concerning movement and in connection with accommodation.

This surrender is to be effective from 2359 hours ZULU on 14 June (2059 hours local) and includes those Argentine Forces presently deployed in and around Port Stanley, those others on East Falkland, ~~[illegible]~~ West Falkland and all the outlying islands.

............................ Commander Argentine Forces

............................ J. J. MOORE
Major General

............................ Witness

............ hours ...... June 1982





asesor legal de la aviación militar. Resultaba claro para todos que la batalla alrededor de la capital estaba llegando a su fin, aunque todavía morían hombres de ambos bandos mientras se realizaban las tratativas. El principal punto de discusión era si Menénez podía, o debía, rendir la isla Gran Malvina (Occidental).

Los argentinos argumentaban que como había una vía de agua entre ellos y las guarniciones de Bahía Fox e isla Pebble (Borbón), eran, técnicamente una guarnición separada fuera del mando de Menéndez. En consecuencia, no tenía autoridad para rendirla. Bell contestó que aunque Menéndez estaba citando correctamente la Convención de Ginebra, el artículo invocado tenía aplicación en islas que no formaran parte de la plataforma continental. La Gran Malvina era geográficamente una parte del grupo de las Malvinas y por lo tanto estaba bajo el mando y jurisdicción del general Menéndez.

El general pidió entonces al grupo británico tiempo para más discusiones. Mientras tanto, el equipo negociador británico mantenía a Whitehall (sede del gobierno) informado de cada etapa de la negociación mediante enlace radial vía satélite. Los argentinos se mostraron muy sorprendidos por el hecho de que, en efecto, estaban hablando directamente con Londres.

El lado argentino dijo que ahora estaban listos para la reunión final. Era tiempo de llamar al general Moore, pero una tormenta de nieve demoró su vuelo y cada parte tuvo que esperar en cuartos separados hasta su arribo.

La ronda final de conversaciones comenzó a las 23 horas y siguió las mismas pautas de la primera vuelta. El general Menéndez recibió al general Moore afuera de la sala de conferencias. Se saludaron pero no se dieron la mano. Menéndez dijo que cada lado había combatido bien y Moore replicó en idénticos términos. Entonces el general británico dijo que debían ir al asunto y presentó los documentos de la rendición.

Sería incorrecto decir que fue una rendición incondicional. Menénez mismo tachó la palabra "incondicional" de los documentos. Se le había prometido, en las emisiones radiales de Bell y "Reid", que la rendición sería con "dignidad y honor".

Menéndez logró asegurar también la pronta evacuación de sus tropas como una de las condiciones de la capitulación, pero los británicos no le permitieron insertar las palabras "Islas Malvinas" después de las "Falklands". A las 23.59 horas el documento fue formalmente firmado y actuó como testigo el coronel Pennicott.

Cuando todo terminó, el general Menéndez pidió que se le permitiera reunirse con sus hombres en el aeropuerto, donde debían ser agrupados para su repatriación. Cuando se le negó la petición, brotaron lágrimas de sus ojos. La mañana siguiente fue evacuado al *Fearless*.

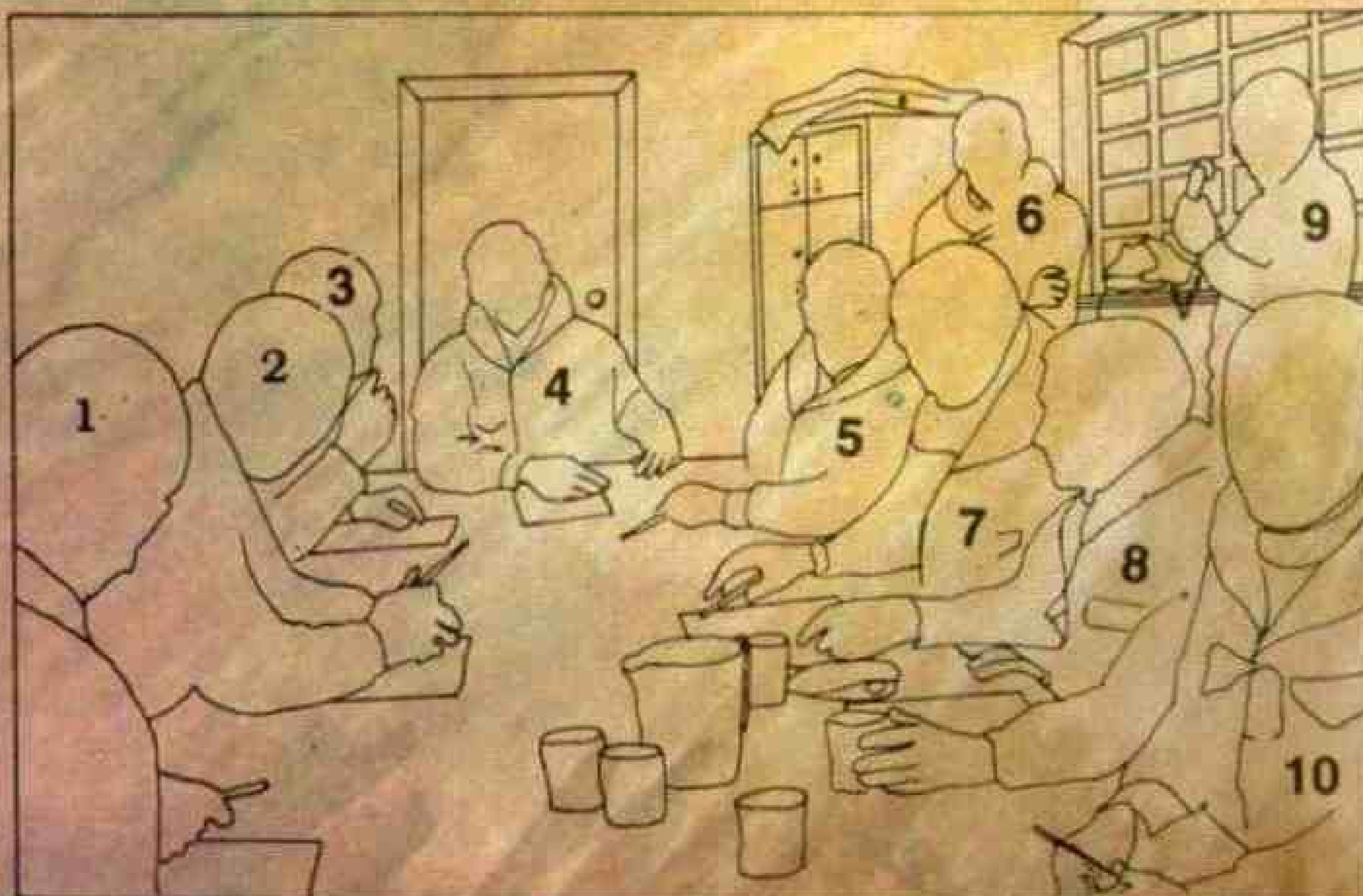






*(Izq. arriba) Se registraron algunos problemas: un amago de motín de algunos prisioneros motivó el incendio de esta tienda antes de que el incidente fuera controlado por el pelotón de morteros del 2º de paracaidistas.*
*(Centro arriba) Una escena que recibió a las tropas británicas: dos argentinos muertos yacen en la calle cubiertos por hojas de chapa acanalada.*
*(Izq. abajo): El general Moore exhibe orgulloso el documento de rendición que él y Menéndez habían firmado pocos minutos antes.*
*(Centro): Los argentinos entregaron sus armas antes de ser conducidos al aeropuerto, donde debían guarecerse donde pudieran.*
*(Der. abajo): La historia no registra si el soldado argentino que pegó una imagen de la Virgen a la culata de su fusil, logró sobrevivir.*

*(Der. Arriba): Los niños estaban encantados con la generosidad de las tropas británicas. En la foto muestran una colección de equipos británicos, mientras uno exhibe lo que parece ser un fusil Armalite M-16 desarmado.*




*Clave para interpretar la escena: 1) vicecomodoro Carlos Bloomer Reeve (FAA); 2) general Menéndez (EA); 3) capitán Melbourne Hussey (ARA); 4) capitán Rod Bell (RM); 5) coronel Brian Pennicott (RA); 6) teniente coronel Geoff Field (RA); 7) general Jeremy Moore; 8) ''coronel Reid'' (SAS); 9) cabo de comunicaciones británicos; 10) coronel Tom Secombe (RM). No se ve el auditor argentino.*



# Adiós a las Malvinas

**Una vez que se firmó la rendición, surgió una nueva preocupación para la Task Force, qué hacer con 11.845 prisioneros. Había quedado comida en los depósitos argentinos, pero muy pocos resguardos contra el frío invernal.**



*Los argentinos se despiden de las Malvinas. Aunque la lucha había terminado sus privaciones continuaban. Tenían comida en abundancia pero no había comodidades para los prisioneros. Fueron conducidos al aeropuerto de la capital, donde debieron encontrar el refugio que pudieran entre los escombros. Una vez que se arregló su devolución, los prisioneros fueron rápidamente transportados a su país.*

Los argentinos que se rindieron en Puerto Argentino fueron llevados inicialmente, una vez desarmados, al aeropuerto. Aunque informes de prensa consignaron que fueron dejados sin más a campo abierto con vientos de Fuerza 10, había en realidad abundantes materiales entre los escombros para que se pudieran construir refugios rudimentarios. Al menos ésto les dio una tarea activa en la cual ocuparse, además de limpiar la capital y sus alrededores, lo que hacían bajo supervisión británica. Por otra parte, las tropas inglesas estaban muy poco mejor. Todas las carpas se habían hundido con el *Atlantic Conveyor*, víctima de los misiles Exocet el 25 de mayo.

Los argentinos recibían también dos comidas calientes diarias y, además, la mayoría, especialmente los conscriptos, se sentían aliviados porque había terminado la lucha y habían sobrevivido. No obstante, se hizo evidente que cuanto antes fueran repatriados mejor sería, pero sin la confirmacion de que las hostilidades en el Atlántico Sur habían finalizado permanentemente y con la idea de que la Junta no estaba dispuesta a aceptarlo, las negociaciones para su liberación podrían tornarse dificultosas. Finalmente, gracias a los buenos oficios del Comité Internacional de la Cruz Roja, se alcanzó un acuerdo con bastante rapidez. Tal vez, en lo que a la Junta se refiere, la principal razón fue que si rehusaban aceptarlos rápidamente, los británicos podían utilizar este hecho como propaganda en su contra, lo que no sólo empañaría su imagen ante el mundo, sino que también causaría inquietud entre los familiares de los prisioneros de guerra.

Mientras tanto, la primera tarea era trasladar los prisioneros desde San Carlos hasta Puerto Argentino, de manera que en cuanto se alcanzan un acuerdo sobre la repatriación pudieran ser transportados lo más rápidamente posible. Entre otras razones, el apuro era motivado porque, debido a las necesidades de transportes de tropas, no había posibilidad de que la Task Force emprendiera el viaje de regreso a Gran Bretaña hasta que la mayoría de los prisioneros hubiera sido devuelta. En realidad, el *Camberra*, que había pasado el 14 de junio, último día de lucha, llevando elementos médicos urgentes al *Hermes* para que a su vez los pasara al *Uganda*, recibió órdenes a las 19.000 hrs. de recoger a los prisioneros, la mayoría de los cuales habían sido capturados por el 2° de Paracaidistas en Goose Green, y llevarlos a Puerto Argentino. El buque llegó a las primeras horas de la tarde del día siguiente y embarcó 1.121 prisioneros junto con 100 Guardias Galeses que actuarían como guardianes. Esta experiencia resultó invalorable para lo que habría de venir. Fueron acercados en lanchas de desembarco (LCU) y divididos en grupos de 200 hombres. Enseguida fueron desnudados y revisados, lo que probó ser necesario





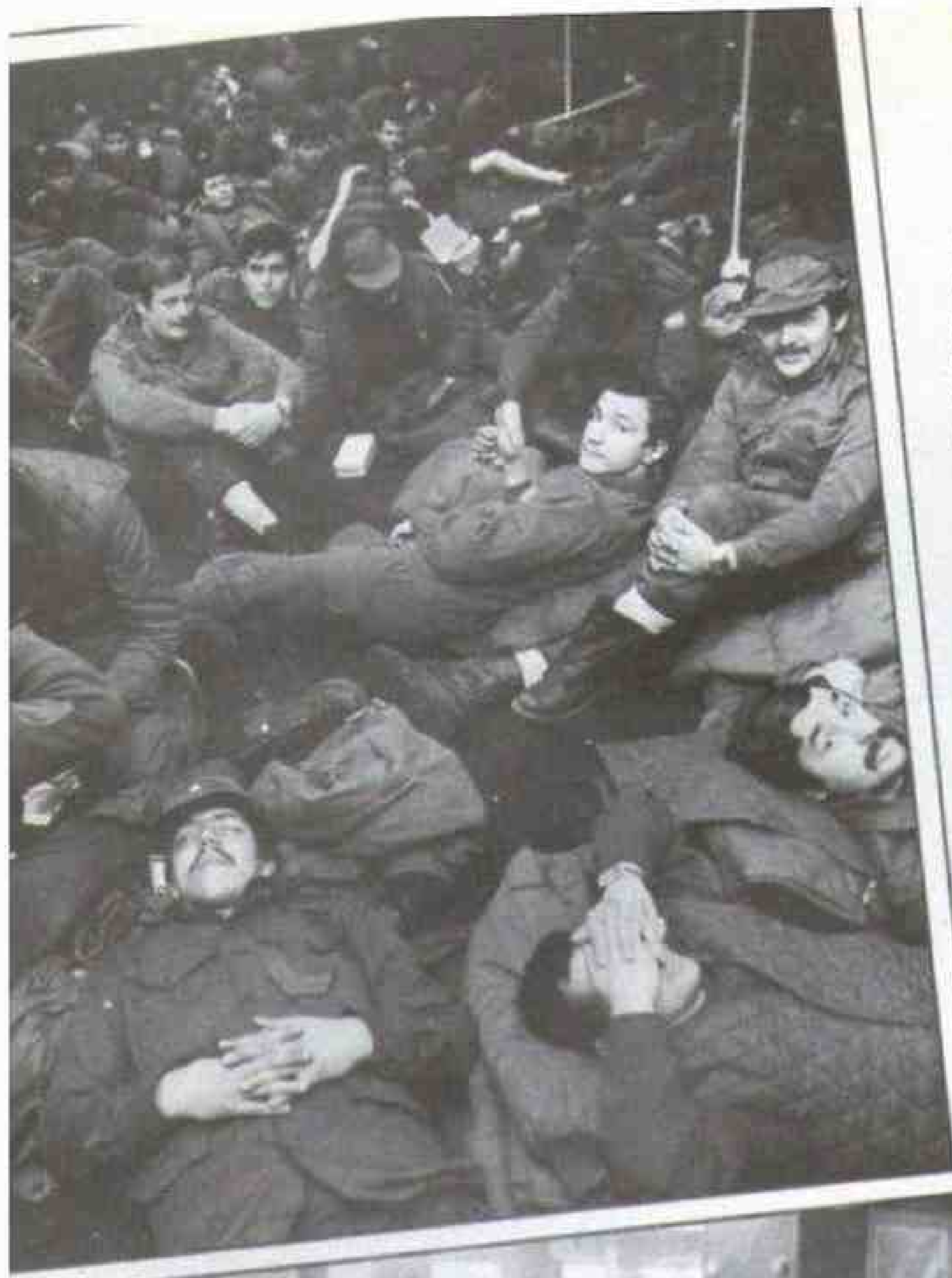
**Izq.:** *Una vez que los argentinos capturados en el campo eran desarmados, debían caminar hasta Puerto Argentino para su embarque.*

**Abajo:** *En Puerto Argentino los prisioneros esperaron en el aeropuerto antes de entregar sus armas.*

**Der. arriba:** *No menos de 11.845 argentinos fueron hechos prisioneros en las Malvinas y en las Georgias.*

**Der. abajo:** *Muchos se mostraban contentos de regresar a casa.*





**Izq. arriba:** *Después de los momentos duros en Malvinas y en el aeropuerto después de su captura, las tropas argentinas lograban por fin algo de confort.*

**Izq. medio:** *Unos 4.167 prisioneros argentinos volvieron a su país en el crucero de línea* **Camberra**. *Después de semanas de padecimientos, bombardeos y lucha cuerpo a cuerpo, esta no era una experiencia tan desagradable y cada uno de ellos recibió una fotografía del* **Camberra** *como recuerdo.*







**Izq. abajo:** *El* **Canberra** *y el* **Norland** *llevaron su carga hasta Puerto Madryn. Ahí, en el muelle, oficiales superiores argentinos esperaban a sus desventurados hombres.*

**Arriba, al medio:** *Esta emotiva bienvenida era un anticipo del recibimiento que les esperaba. Como los conscriptos argentinos no llevaban chapas de identificación no se pudieron hacer listas de bajas y así sus familias no sabían si estaban muertos o vivos.*

**Derecha, abajo:** *El resto del viaje de regreso a casa fue en camiones.*



cuando se encontraron varias armas ocultas, incluyendo pistolas, bayonetas y sificientes partes para montar una ametralladora completa, sin mencionar munición.

El día 16 temprano el *Camberra* zarpó nuevamente, esta vez rumbo a Puerto Argentino, donde debía embarcar más prisioneros. Como el cese del fuego por parte de los argentinos todavía no estaba muy claro, llevó al HMS *Andrómeda* como escolta. Se acercó a Puerto William, nombre oficial del puerto, cautamente debido a informes sobre minado que habrían realizado los argentinos, mientras los barreminas trabajaban a pleno. Ancló en las primeras horas de la tarde y enseguida recibió más guardias: una compañía del 3° de Paracaidistas para reforzar a los Guardias Galeses. Comenzó entonces la lenta tarea de cargar más prisioneros, que se extendió durante toda la noche. Para el mediodía siguiente el *Canberra* tenía a bordo 4.167 prisioneros y no podía embarcar uno más. También el *Norland* fue destinado para esta tarea y así embarcó otros 2.000 argentinos.

Finalmente, se alcanzó un acuerdo el viernes 18 de junio. Los argentinos garantizaron un salvoconducto para ambos buques, cada uno de los cuales debía llevar a bordo un representante de la Cruz Roja. Según los términos de la ley internacional, las naves fueron designadas "buques cartel", lo que significaba que, a pesar de que en teoría se consideraba que aún existía un estado de guerra, eran inviolables, siempre que no llevaran a cabo actos de guerra o llevaran armamento. No obstante, el gobierno británico retuvo 600 prisioneros catalogados como de "Categoría Especial", a los que consideraban personal clave y que no estaban dispuestos a liberar hasta que la Argentina no hubiera reconocido formalmente un cese de hostilidades. Esta medida era legalmente cuestionable, dado que el Artículo 118 de la Convención de Ginebra establece que los prisioneros de guerra deben ser "repatriados sin demora luego del cese de hostilidades activas". Sin embargo, en ese momento no había una prueba clara de que las hostilidades habían cesado.

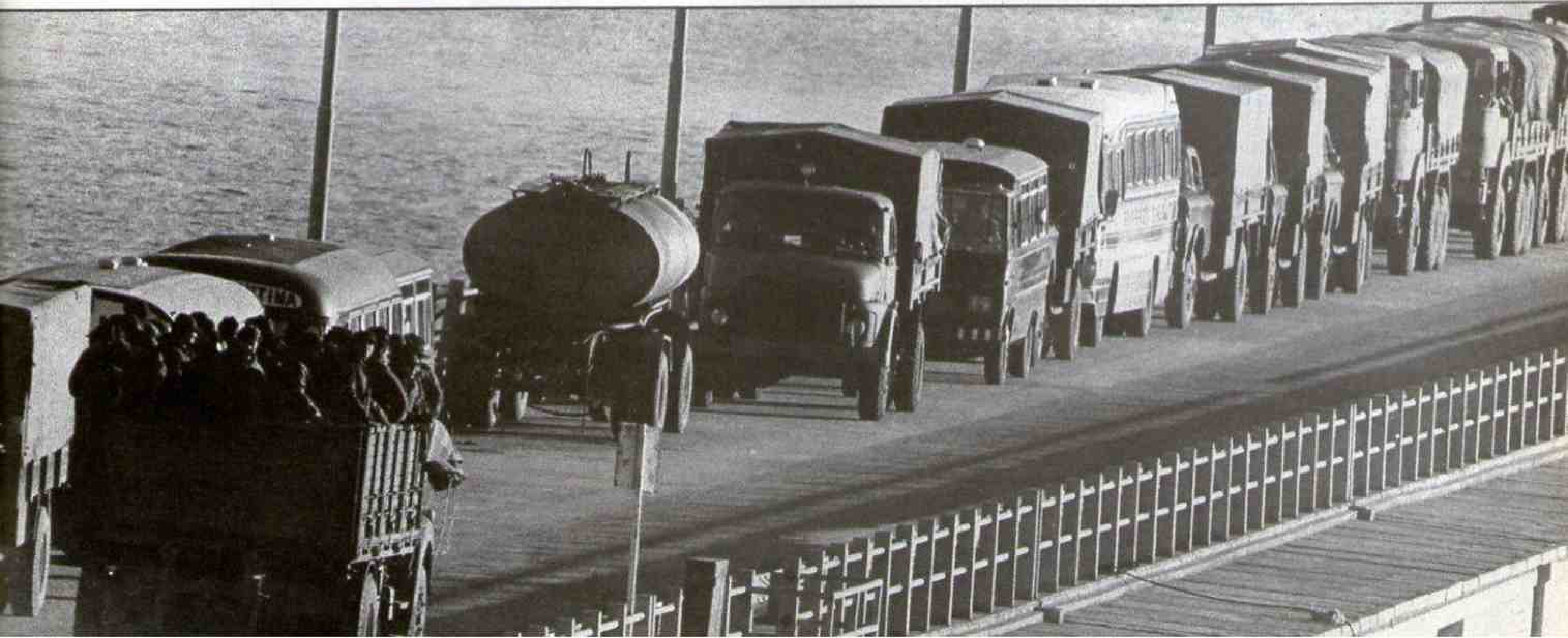
Así, a las 9,30 hrs. del 18 de junio el *Camberra* levó anclas una vez más y pronto fue seguido por el *Norland*. Su destino era Puerto Madryn, unos mil kilómetros al sur de Buenos Aires. A las 10.00 hrs. del día siguiente el *Canberra* entró en aguas territoriales argentinas y hubo algo de nerviosismo cuando se le acercó uno de los destructores argentinos Tipo 42, de origen británico, el *Santísima Trinidad*. Sin embargo, el buque argentino se comunicó por radio en inglés e informó que escoltaría al *Canberra* hasta la bahía. Una curiosa coincidencia fue que el oficial de la Royal Navy que hablaba español y había sido embarcado en el *Canberra* para el caso de que se necesitaran sus servicios, resultó ser el oficial de enlace a bordo del buque argentino tan sólo algunos meses antes, por lo que aprovechó la oportunidad para preguntar por sus oficiales.

A las 13.30 hrs el *Canberra* atracó junto al muelle y enseguida comenzó el desembarco de los prisioneros. Para ese entonces se había establecido una corriente de simpatía con ellos y muchos expresaron su gratitud por el tratamiento que habían recibido a bordo. En Madryn no habia multitudes civiles para recibirlos, sólo un comité militar, que los hizo abordar varios buses para llevarlos a bases militares en la zona.

Esa noche, el *Canberra* levó anclas para retornar a las Malvinas, donde esperaba cargar más prisioneros, al igual que el *Norland*. Sin embargo, al llegar a puerto y disponerse a la tarea recibieron la buena noticia de que el plan había sido cancelado. En cambio, el *Canberra* debía embarcar al Royal Marine Commando y el *Norland* a los paracaidistas, para juntos zarpar de regreso al Reino Unido.

El resto de los prisioneros fue llevado a la Argentina en otros buques mercantes, menos los incluidos en la Categoría Especial, los que fueron embarcados en el MV *St. Edmund*. Aún así, no fue hasta el 13 de julio que el Reino Unido anunció que estaba satisfecho con que las hostilidades activas habían cesado y el *St. Edmond* pudo partir.

Había, sin embargo, otro prisionero de guerra a ser considerado, el único británico detenido en el continente, aunque corrían rumores en ese momento de que los argentinos tenían a siete hombres del SAS. El individuo en cuestión era el teniente de vuelo (capitán) Jeffrey Glover, cuyo Harrier había sido derribado por un Blowpipe el 21 de mayo. Glover se había eyectado con éxito pero se fracturó un brazo y un hueso del cuello, por lo que había sido evacuado al hospital militar de Comodoro Rivadavia.



# Una pesadilla sin explotar

**Fue la peor consecuencia de la guerra. Apenas concluidos los combates, los comandantes de la Task Force británica se dieron cuenta de que la vida de los isleños, sus niños y animales, resultaría indefinidamente acechada por miles de minas y numerosas bombas sin explotar.**

La verdadera magnitud de la horrible pesadilla que representaba la cuestión de las minas argentinas recién pudo ser apreciada después de la rendición el 14 de junio. Los pocos miembros del cuerpo de Royal de Royal Engineers (Ingenieros de combate) que entonces comprendieron la real dimensión del problema se vieron conmovidos por la impotencia de no contar con los medios o los equipos para enfrentarlo. Los atemorizó la potencial pero letal amenaza a los isleños y a su modo de vida –y especialmente a sus hijos– que inevitablemente se mantendría por largo tiempo después de la reconquista de las Malvinas.

Más tarde se estimó que se habían "sembrado" más de 12.000 minas en los alrededores de Puerto Argentino y su aeropuerto, agrupadas en algo más de 185 zonas diferentes. A este peligro se sumaba la amenaza de muchas bombas sin explotar y misiles enterrados o en la superficie del terreno, tanto de uno como del otro bando, así como trampas "caza-bobos" y finalmente una casi increíble cantidad de munición de todo tipo que parecía cubrir las calles y jardines de la capital de las islas. Toda la escena bien podría ser descripta como una "Cueva de Aladino". Para el capitán Dick Gill, oficial técnico de munición (ATO, según sus siglas en inglés) de la Task Force, simplemente "desafiaba toda descripción".

El mayor Roddy Macdonald, jefe del Escuadrón Comando 59 de Royal Engineers y el primer oficial zapador que entró en Puerto Argentino, llegó con el 2° de Paracaidistas desde Wireless Ridge. En él recayó la responsabilidad del descubrimiento inicial y resolver qué hacer con ello. "Por primera vez en la campaña, dijo, me enfrenté a un problema de envergadura sin los medios necesarios para resolverlo. La mía era una posición muy aislada y me sentí muy solo."

Antes de llegar a las Malvinas, los ingenieros de la Task Force se habían mostrado preocupados por lo poco que sabían acerca de una guerra de minas de los argentinos y todo lo que les habían dicho era que "esperaran algunas minas italianas". La primera experiencia cruenta ocurrió en el ataque del 2° de Paracaidistas a Pradera del Ganso, la que más tarde probó ser de incalculable valor. En ese lugar actuó como apoyo el grupo de reconocimiento (Recce Troop) del Escuadrón Comando 59, comandado por el teniente Clive Livingston. Todos habían pasado sobre campos de minas argentinos y algunos incluso se habían refugiado provisoriamente en los cráteres dejados por minas que habían estallado por el paso del ganado.

Inmediatamente después de la batalla, se buscó a un cabo argentino que se había encargado de la instalación de las minas, para averiguar exactamente qué minas se habían empleado, cómo trabajaban y por qué procedimiento habían sido sembradas. El sargente Trevor Collins empezó entonces la tarea de "limpieza" junto con el cabo, mientras que el mayor Macdónald y el suboficial mayor Pete Ellis llenaban sus bolsillos con minas, tomaban un helicóptero Sea King y volaban sin demoras para informar al resto de su propia unidad y al mayor Chris Davies del Royal Engineers.

*A pocos metros de tiendas y casas particulares, un zapador revisa el pasto en busca dde minas argentinas. La pesadilla de los kelpers no había terminado. Muchos seguían prisioneros en sus propios hogares, amenazados por miles de minas sembradas alrededor de Puerto Argentino.*

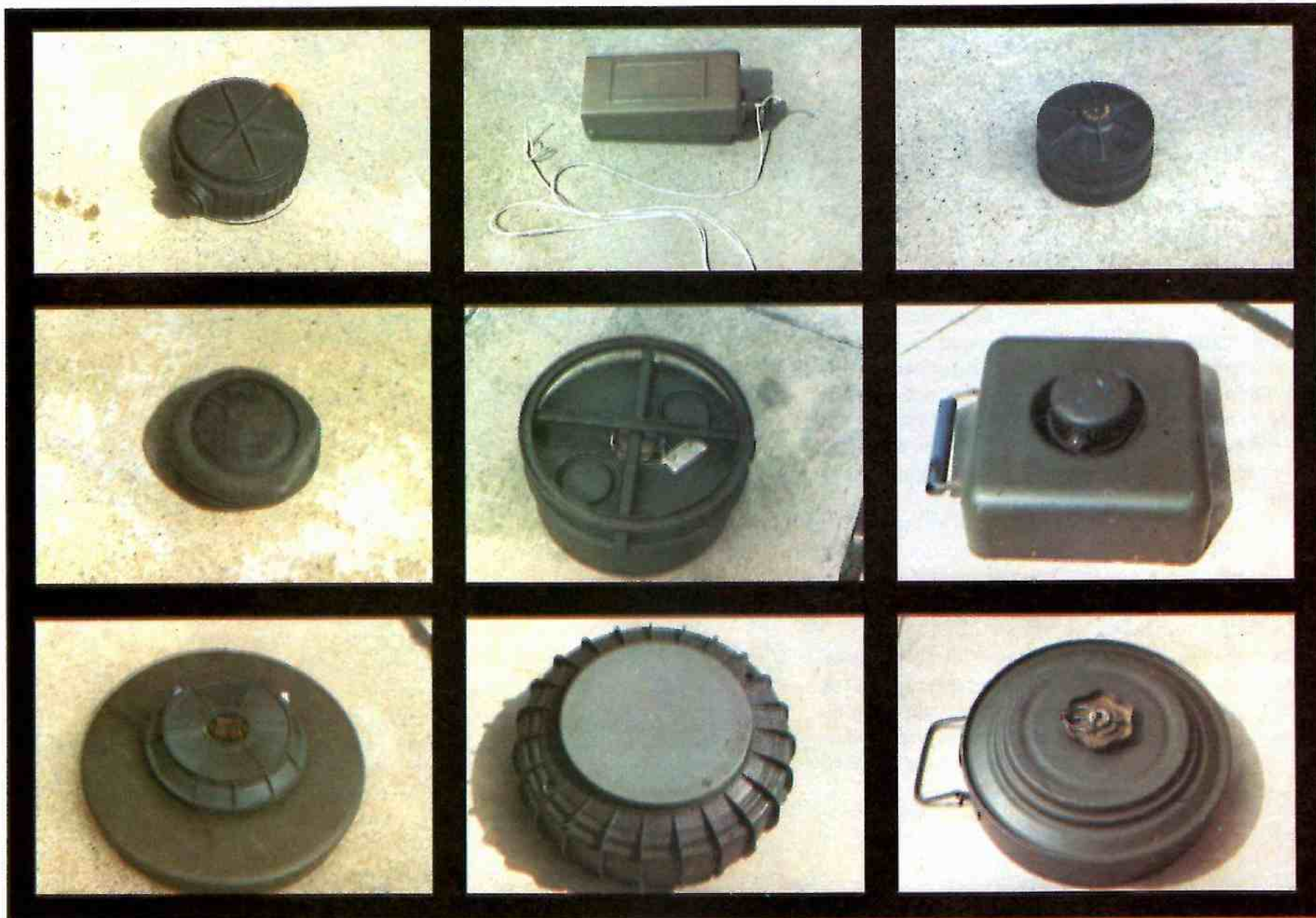


# PROCEDIMIENTO DE MINADO

*Normalmente los argentinos colocaban unas ocho minas en fila, enterradas inmediatamente debajo de los anillos marcadores espaciados irregularmente –hasta 3,60 metros entre uno y otro– a lo largo de una línea de minado. Un panel de minas, de unos 30 metros de largo por 25 de profundidad, contenía unas tres líneas de minas en zig-zag.*

*Un campo minado contenía entre dos y seis paneles en línea recta o en ángulo. Las marcas normales variaban desde una vara corta o un solo hilo de alambre de púas en el lado propio, hasta una cerca formal de dos hileras de alambre de púas.*

*No menos de nueve tipos diferentes de minas fueron utilizadas por los argentinos. 1. Mina anti-personal argentina FMk1; plástica, de un diámetro de unos 8 cm; carga explosiva de unos 150 gr detonada por una presión aproximada de 50 kg. 2. Mina anti-personal israelí Nº 4; tipo caja, habitualmente accionada por un alambre y detonadores de presión o tracción, como trampa "cazabobos"; de unos 13 cm de largo contenido explosivo de poco más de 150 g; presión de detonación de 9 kg. 3. Mina anti-personal española P4B; plástica, diámetro aproximado 8 cm; contenido explosivo 180 gr; presión de detonación de 10 a 15 kg. 4. Mina anti-personal italiana SB33; plástica; diámetro 8 cm; explosivo contenido 30 gr; presión de detonación 8 dg. Lanzable por helicóptero, su superficie absorbe partículas de polvo del terreno circundante para ayudar a su mimetización. 5. Mina anti-tanque norteamericana M1, modelo 1944; metálica y detectable; diámetro aproximado 30 cm; contenido de explosivo unos 3 kg; presión de detonación entre 120 y 240 kg aproximadamente. 6. Mina anti-tanque argentina FMk3; plástica, diámetro 24 cm; explosivo contenido 6,5 kg; iniciada por una FMk1 para detonar a 160/300 kg de presión. 7. Mina anti-tanque española C3B; plástica; diámetro 28 cm; explosivo contenido 5 kg; presión de detonación 100 kg. A veces encontrada en conexión con bombas enterradas. 8. Mina anti-tanque italiana SB81; plástica, diámetro aproximado 24 cm; explosivo contenido 2 kg y presión de detonación 160 kg. A prueba de agua y lanzable por helicóptero. 9. Mina anti-tanque israelí Nº 6. Similar al tipo TM46 soviético.*



Así se fueron incrementando los conocimientos sobre el tema, especialmente con la vital información de que los detectores de minas disponibles en la Task Force prácticamente no servían. Apenas si podían detectar las modernas y sofisticadas minas de origen argentino, español e italiano en uso, la mayoría de las cuales eran de plástico. Todas las futuras detecciones deberían ser hechas con un "pincha-minas", que es una especie de largo pinche dde asado con una manija que se clava en la tierra cada pocos centímetros, o a simple vista. Ambos métodos muy cansadores y absolutamente sin garantías. Algunos zapadores preferían utilizar una bayoneta para explorar el terreno.

Cuando era inminente la rendición argentina, y con la lección de Pradera del Ganso bien aprendida, el mayor Macdonald y su tropa de reconocimiento se unieron al 2º de Paracaidistas en Wireless Ridge listos para entrar en Puerto Argentino. El 14 de junio, en cuanto le fue posible, ubicó al jefe de ingenieros argentino, coronel Dorrego, y le pidió todos los datos sobre las minas argentinas. También pidió hablar con los hombres que habían efectuado el minado. Para la noche ambos pedidos habían sido satisfechos, pero a medida que Macdonald y sus expertos estudiaban los informes durante la noche, comenzó a surgir una sospecha.

Enseguida se hizo evidente que los ingenieros del Ejército y de la Infantería de Marina argentina habían realizado tareas de minado por separado e incluso las zonas marcadas en los mapas respectivos se superponían en algunos casos. El coronel Dorrego no fue de mucha ayuda respecto del trabajo de los marinos. La situación todavía empeoraría.

A primera hora del 15 de junio, el grupo de reconocimiento, junto con el suboficial Ellis, formó un equipo con 14 ingenieros argentinos involucrados en el minado. Separados en pequeñas partidas conjuntas, salieron al terreno para examinar la extensión del problema. Mientras tanto, el Escuadrón Comando 59 instalaba un Centro de Operación de Minas en el edificio de la secretaría de gobierno, para recolectar información y dirigir los trabajos.

## Caos

Cuando los equipos retornaron en la tarde del 15 de junio, fue cobrando forma la aterradora imagen de la situación real. En primer lugar, los propios argentinos no sabían exactamente el número total de las minas enterradas o dónde habían sido colocadas. Tampoco podían precisar la zona exacta de los campos sobre los que tenían informes, dado que algunas señales eran imprecidas; los vitales puntos de referencia que marcaban las zonas minadas se habían perdido en algunos casos y las minas en las playas habían sido movidas por el mar o enterradas más profundamente por la arena.

En segundo lugar, la infantería de Ejército, la Infantería de Marina y algunas unidades de artillería habían recibido minas durante las últimas etapas de la batalla por la capital isleña y la mayoría de éstas habían sido sembradas sin registro alguno. Se vieron, por ejemplo, animales heridos en la península Murrell y varios vehículos volaron en áreas supuestamente libres de minas. En otras zonas se descubrieron explosivos ''cazabobos''.

Era un cuadro horripilante y letal, sin límites definidos, que aparecía cuando debía ser tiempo de tranquilidad después de la batalla. Lo que no había sido un problema dominante durante la guerra, se convertía ahora en uno en tiempo de paz.

Las minas estaban concentradas principalmente alrededor de las playas de la península del aeropuerto de la capital y al sur de Puerto Argentino, cubriendo las zonas que los argentinos originalmente habían supuesto eran las más indicadas para un desembarco británico. La concentración era mayor alrededor de Sapper Hill, en el camino de acceso sudoeste desde Darwin y al norte de Wireless Ridge. Finalmente, también estaban minadas todas las zonas de batalla montañosas al oeste de la capital y hasta el mar en Port Harriet. En la Gran Malvina (isla occidental) se habían colocado minas en Puerto Howard y en Bahía Fox Este y oeste.



*La satisfacción de destruir minas y munición sin explotar era momentánea; todavía quedaban muchas por encontrar.*

*Para los hombres del Escuadrón Comando 59 de Royal Engineers la victoria no trajo aparejada la tranquilidad. Debían enfrentar ahora la peligrosa tarea de limpiar campos minados.*



Aunque para el 17 de junio ya era claro que la tarea era titánica y de muy largo plazo, se emprendieron los trabajos de limpieza y demarcación de campos. La Tropa de Reconocimiento contaba ahora con un equipo, muy cooperativo, de 35 ingenieros argentinos y de voluntarios. Pero el 18 de junio el cabo ''Bas'' Morgan perdió un pie por la explosión de una mina y el 21, el cabo primero ''Molly'' Mollison sufrió idéntico accidente cuando caminaba detrás de un argentino.

Era época de paz sin embargo, y esta situación no podía seguir. La decisión clave fue tomada por el general Jeremy Moore, con el firme apoyo del teniente coronel Geoff Field, comandante del Regimiento de Ingenieros 36, y del general Julian Thompson. Así, aparte de las tareas prioritarias de limpieza de minas en áreas inevitables y hasta tanto se contara con el equipo adecuado de detección, sólo se realizarían trabajos de identificación y demarcación de campos minados. El Escuadrón Comando 59, retornó entonces a su país reemplazado en sus responsabilidades por el escuadrón de ingenieros del 9º de Paracaidistas.

# Cómo premiaron los británicos a sus tropas por la campaña de las Malvinas



**Un aluvión de condecoraciones, desde las más altas del reino a las más modestas, recordarán para la historia británica la Guerra de las Malvinas. En esta edición, un documento excepcional, transcripto directamente de esa fuente, ilustra sobre el hecho.**

## ROYAL NAVY, ROYAL MARINES, ROYAL FLEET AUXILIARY AND MERCHANT NAVY

### Distinguished Service Order

Commodore Samuel Clark DUNLOP CBE, Royal Fleet Auxiliary; Captain Michael Ernest BARROW, Royal Navy; Captain John Jeremy BLACK MBE, Royal Navy; Captain William Robert CANNING, Royal Navy; Captain John Francis COWARD, Royal Navy; Captain Peter George Valentine DINGEMANS, Royal Navy;

***From the citation for Captain E S J Larken's DSO***

*'During air attacks, he conducted his ship's defence personally from the exposed gun direction platform and, in so doing, was an inspiring example of personal bravery to his men'.*

Captain Edmund Shackleton Jeremy LARKEN, Royal Navy; Captain Christopher Hope LAYMAN MVO, Royal Navy; Captain Linley Eric MIDDLETON ADC, Royal Navy; Captain Philip Jeremy George ROBERTS, Royal Fleet Auxiliary; Captain B G Y YOUNG, Royal Navy; Lieutenant Colonel Nicholas Francis VAUX, Royal Marines; Lieutenant Colonel Andrew Francis WHITEHEAD, Royal Marines; Commander Christopher Louis WREFORD-BROWN, Royal Navy; Lieutenant Commander Brian Frederick DUTTON QGM, Royal Navy; Lieutenant Commander Ian STANLEY, Royal Navy.




*Captain Brian Young, DSO, of HMS Antrim*

### Distinguished Service Cross, Posthumous

Captain Ian Harry NORTH, Merchant Navy; Lieutenant Commander Gordon Walter James BATT, Royal Navy; Lieutenant Commander John Stuart WOODHEAD, Royal Navy; Lieutenant Commander John Murray SEPHTON, Royal Navy.

### Distinguished Service Cross

Captain George Robert GREEN, Royal Fleet Auxiliary; Captain David Everett LAWRENCE, Royal Fleet Auxiliary; Captain Anthony Francis PITT, Royal Fleet Auxiliary; Commander Paul Jeffrey

# Condecoraciones

**En la práctica, las medallas y condecoraciones entregadas a las fuerzas armadas británicas por actos de valor en servicio tienen una escala de grados. Cada una incluye distinciones equivalentes entre los distintos servicios: asimismo comprenden dos secuencias paralelas, una para oficiales y otra para la tropa, las que no implican ninguna diferencia en mérito.**

**Los grados son, en orden de importancia: la Victoria Cross (Cruz Victoria); segundo, la Distinguished Service Order (Orden de Servicios Distinguidos); Distinguished Conduct Medal (Medalla de Conducta Distinguida) y Conspicuos Gallantry Medal (Medalla a la Valentía Conspicua); tercero, las Military Cross, Military Medal, Distinguished Service Metal y Distinguished Flying Medal. En las páginas que siguen, reproducimos directamente los listados británicos con los nombres de los condecorados por la campaña de las Malvinas, respetando el original en su propia idioma.**

BOOTHERSTONE, Royal Navy; Commander Christopher John Sinclair CRAIG, Royal Navy; Commander Anthony MORTON, Royal Navy; Commander Nicholas John TOBIN, Royal Navy; Commander Nigel David WARD AFC, Royal Navy; Commander Alan William John West, Royal Navy; Lieutenant Commander Andrew Donaldson AULD, Royal Navy; Lieutenant Commander Michael Dennison BOOTH, Royal Navy; Lieutenant Commander Hugh Sinclair CLARK, Royal Navy; Lieutenant Commander John Anthony ELLERBECK, Royal Navy;

***From the citation for Lieutenant Commander N W Thomas's DSC***

*'On one occasion, he shot down one of a wave of four Skyhawks and in the ensuing dog-fight in cloud and when his remaining missile indicated that it had acquired a target, he showed great coolness in holding his fire until he was able to confirm that it had in fact detected his wingman rather than the enemy, so preventing a tragic accident'.*




**Victoria Cross**

**Instituida en la Guerra de Crimea, la Cruz Victoria es otorgada a oficiales y soldados como la suprema condecoración al valor bajo el fuego enemigo. Se trata de una sencilla cruz de bronce, originalmente fundida del metal de un cañón ruso capturado. Cerca de un cuarto de total de éstas han sido condecoraciones póstumas. Entre 1945 y abril de 1982, sólo cuatro de ellas habían sido entregadas.**

Lieutenant Commander Hugh John LOMAS, Royal Navy; Lieutenant Commander Neil Wynell THOMAS, Royal Navy; Lieutenant Commander Simon Clive THORNEWILL, Royal Navy; Lieutenant Alan Reginald Courtenay BENNET, Royal Navy; Lieutenant Nigel Arthur BRUEN, Royal Navy; Lieutenant Richard HUTCHINGS, Royal Marines; Acting Lieutenant Keith Paul MILLS, Royal




*Lt Richard Hutchings, DSC, his wife and two sons*

***From the citation for Sub Lieutenant P T Morgan's DSC***

*'On two occasions he dived into the flooded forward magazine, in the knowledge that in addition to the hazards posed by twisted and jagged metal, there was an unexploded bomb in the compartment amongst damaged ordnance'.*

Marines; Lieutenant Nigel John NORTH, Royal Navy; Lieutenant Stephen Robert THOMAS, Royal Navy; Sub Lieutenant Peter Thomas MORGAN, Royal Navy; Fleet Chief Petty Officer (Diver) Michael George FELLOWS BEM.

### Military Cross

Major Charles Peter CAMERON, Royal Marines; Captain Peter Murray BABBINGTON, Royal Marines; Lieutenant Clive Idris DYTOR, Royal Marines; Lieutenant Christopher FOX, Royal Marines; Lieutenant David James STEWART, Royal Marines.

### Distinguished Flying Cross, Posthumous

Lieutenant Richard James NUNN, Royal Marines.

### Distinguished Flying Cross

Captain Jeffrey Peter NIBLETT, Royal Marines.

### Air Force Cross

Lieutenant Commander Douglas John Smiley SQUIER, Royal Navy; Lieutenant Commander Ralph John Stuart WYKES-SNEYD, Royal Navy.

### Distinguished Conduct Medal

Corporal Julian BURDETT, Royal Marines.

## George Medal, Posthumous
Second Engineer Officer Paul Anderson HENRY, Royal Fleet Auxiliary.

## George Medal
Able Seaman (Radar) John Edward DILLON.

***From the citation for Able seaman (Radar) J E Dillon's GM***

*'He extricated himself and despite pain from a large shrapnel wound in his back attempted unsuccessfully to free a man pinned down by a girder across his neck. He then made his way through the smoke towards a further man calling for help, whom he found trapped under heavy metal girders, bleeding from head and face wounds and with his left hand severely damaged. After several attempts between which he had to drop to the deck to get breathable air, AB(R) Dillon succeeded in raising the debris sufficiently to allow the man to drag himself free. AB(R) Dillon's antiflash hood had been ripped off in the explosion, so afforded him no protection from the heat, and his left ear was burned'.*

## Distinguished Service Medal, Posthumous
Petty Officer Marine Engineering Mechanic (M) David Richard BRIGGS; Acting Corporal Aircrewman Michael David LOVE, Royal Marines.

## Distinguished Service Medal
Colour Sergeant Michael James FRANCIS, Royal Marines; Sergeant Peter James LEACH, Royal Marines; Chief Marine Engineering Mechanic (M) Michael David TOWNSEND; Chief Petty Officer (Diver) Graham Michael TROTTER; Chief Petty Officer Aircrewman Malcolm John TUPPER; Petty Officer John Steven LEAKE; Sergeant William John LESLIE, Royal Marines; Acting Petty Officer (Sonar) (SM) Graham John Robert LIBBY; Leading Aircrewman Peter Blair IMRIE; Leading Seaman (Radar) Jeffrey David WARREN.

## Military Medal
Sergeant Thomas COLLINGS, Royal Marines; Sergeant Michael COLLINS, Royal Marines; Sergeant Joseph Desmond WASSELL, Royal Marines; Corporal Michael ECCLES, Royal Marines; Corporal David HUNT, Royal Marines; Corporal Stephen Charles NEWLAND, Royal Marines; Corporal Harry SIDDALL, Royal Marines; Corporal Chrystie Nigel Hanslip WARD, Royal Marines; Acting Corporal Andrew Ronald BISHOP, Royal Marines; Marine Gary William MARSHAL, Royal Marines.

## Distinguished Flying Medal
Sergeant William Christopher O'BRIEN, Royal Marines.

## Queen's Gallantry Medal, Posthumous
Acting Colour Sergeant Brian JOHNSTON, Royal Marines.

1



2



The Department for National Savings

**1 Distinguished Conduct Medal**
**2 Conspicuos Gallantry Medal**

**Estas son el equivalente para suboficiales de la Orden de Servicios Distinguidos de los oficiales.**

**Distinguished Service Order**

**Instituida en 1886, para oficiales "que hubieran rendido meritorios o distinguidos servicios en la guerra", esta medalla sólo se otorga a quienes hayan sido mencionados en los despachos por su conducta en operaciones activas. Es, típicamente, la recompensa para un comandante de unidad que muestre especiales aptitudes y heroica conducción en batalla.**



**La DCM es para personal del ejército y la CGM para la marina y aviación. Se otorgan muy raramente y son muy preciadas, por considerarse merecidas en actos que están en la "frontera" de la Cruz Victoria.**

## Queen's Gallantry Medal
Chief Engineer Officer Charles Kenneth Arthur ADAMS, Royal Fleet Auxiliary; Lieutenant John Kenneth BOUGHTON, Royal Navy; Lieutenant Philip James SHELDON, Royal Navy; Third Officer Andrew GUDGEON, Royal Fleet Auxiliary; Third Engineer Brian Robert WILLIAMS, Merchand Navy; Marine Engineering Artificer (M) 1st Class Kenneth ENTICKNAPP; Petty Officer Medical Assistant Gerald Andrew MEAGER.

***From the citation for Third Officer A Gudgeon's QGM***

*'On two occasions during this time [the campaign] he showed great courage in risking his life in order to save others. When HMS Antelope blew up and caught fire in San Carlos Water, he volunteered to cox the crash boat to pick up survivors. This he did knowing that HMS Antelope had a second unexploded bomb on board. Despite the fire spreading rapidly, he carried out the rescue of several survivors.*



The Press Association

*Chief Officer Peter Hill, Mention in Dispatches*

## Mention in Despatches
Chief Officer John Keith BROCKLEHURST, Merchant Navy; Commander Robert Duncan FERGUSON, Royal Navy; Chief Officer Peter Ferris HILL, Royal Fleet Auxiliary; Major Peter Ralph LAMB, Royal Marines; Commander Roger Charles LANE-NOTT, Royal Navy; Commander Thomas Maitland Le MARCHAND, Royal Navy; Major Michael John NORMAN, Royal Marines; Major David Anthony PENNEFATHER, Royal Marines; Chief Engineer James Mailer STEWART, Merchant Navy; Commander James Bradley TAYLOR, Royal Navy; Commander Bryan Geoffrey TELFER, Royal Navy; Major Rupert Cornelius VAN DER HORST, Royal Marines; Lieutenant Commander Michael Stephen BLISSETT, Royal Navy; Lieutenant Commander Barry William BRYANT, Royal Navy; Lieutenant Commander Robert Gerwyn BURROWS, Royal Navy; Lieutenant Commander John Sydney Maurice CHANDLER, Royal Navy; Lieutenant Commander John Normanton CLARK, Royal Navy; Lieutenant Commander William E. ar HURST, Royal Navy; Lieutenant Commander John PARRY, Royal Navy; Captain Michael Anthoy Falle COLE, Royal Marines; Lieutenant Commander Gervais Richard Arthur CORYTON, Royal Navy; Lieutenant Commander Rodney Vincent FREDERIKSEN, Royal Navy; Lieutenant Commander David Gordon GARWOOD, Royal Navy; Lieutenant Commander Andrew Clive GWILLIAM, Royal Navy; Lieutenant Commander Lon Stuart Grant HULME, Royal Navy; Lieutenant Commander Ian INSKIP, Royal Navy; Lieutenant Commander Robin Sean Gerald KENT, Royal Navy; Lieutenant Commander John Andrew LISTER, Royal Navy; Lieutenant Commander Iain Bruce MACKAY, Royal Navy; Lieutenant Commander Clive Ronald WELLESLEY MORRELL, Royal Navy; Lieutenant Commander Kenneth Maclean NAPIER, Royal Navy; Captain Andew Bennett NEWCOMBE, Royal Marines; Lieutenant Commander Michael John O'CONNELL, Royal Navy; Captain Eugene Joseph O'KANE, Royal Marines; Captain Andrew Robert PILLAR, Royal Marines; Captain Nicholas Ernest POUNDS, Royal Marines; Lieutenant Commander Alvin Arnold RICH, Royal Navy; Lieutenant Commander Robert Ernald WILKINSON, Royal Navy; Lieutenant Philip James BARBER, Royal Navy; Lieutenant Nicholas Abraham Marsh BUTLER, Royal Navy; Lieutenant Christian Thomas Gordon CAROE, Royal Marines; Lieutenant Christopher Hugh Trevor CLAYTON, Royal Navy; Lieutenant Ronald Lindsay CRAWFORD, Royal Marines; Lieutenant William Alan CURTIS, Royal Navy (Posthumous); Lieutenant Andrew John EBBENS, Royal Marines; Lieutenant William James Truman FEWTRELL, Royal Navy; Lieutenant Fraser HADDOW, Royal Marines; Lieutenant Robert Ian HORTON, Royal Navy; Lieutenant Herbert John LEDINGHAM, Royal Navy; Lieutenant David Anthony LORD, Royal Navy; Lieutenant Peter Charles MANLEY, Royal Navy; Lieutenant Andrew Nevill McHARG, Royal Navy; Lieutenant John Andrew Gordon MILLER, Royal Navy; Lieutenant Paul Graham MILLER, Royal Navy; Lieutenant Andrew Gerald MOLL, Royal Navy; Lieutenant Richard John ORMSHAW, Royal Navy; Lieutenant Christopher Laurence PALMER, Royal Navy; Lieutenant Roland Frederick

PLAYFORD, Royal Marines; Lieutenant Christopher James POLLARD, Royal Navy; Lieutenant Anthony PRINGLE, Royal Navy; Lieutenant Peter Iain Mackay RAINEY, Royal Navy; Lieutenant Frederick William ROBERTSON, Royal Navy; Lieutenant Robin Edgar John SLEEMAN, Royal Navy; Lieutenant David Alexander Bereton SMITH, Royal Navy; Lieutenant Nicholas TAYLOR, Royal Navy (Posthumous); Lieutenant Christopher TODHUNTER, Royal Navy; Lieutenant D A H WELLS, Royal Navy; Sub Lieutenant Richard John BARKER, Royal Navy; Sub Lieutenant Stewart Greig COOPER, Royal Navy; Sub Lieutenant Richard Charles EMLY, Royal Navy (Posthumous); Sub Lieutenant David Edgar GRAHAM, Royal Navy; Sub Lieutenant Paul John HUMPHREYS, Royal Navy; Midshipman Mark Thomas FLETCHER, Royal Navy; Fleet Chief Marine Engineer Artificer (P) Ernest Malcolm UREN; Warrant Officer Class 2 Robert John BROWN, Royal Marines; Warrant Officer Class 2 Adrian Spencer ROBINSON, Royal Marines; Chief Air Engineering Artificer (M) Richard John BENTLEY; Marine Engineering Artificer (H) 1st Class Derek Adrian BUGDEN; Colour Sergeant Barrie DAVIES, Royal Marines; Weapon Engineering Artificer 1st Class Anthony Charles EDDINGTON (Posthumous); Chief Marine Engineering Artificer (H) Keith William GOLDIE; Chief Petty Officer (Ops) (M) Eric GRAHAM; Chief Petty Officer (Diver) Brian Thomas GUNNELL; Marine Engineering Artificer (H) 1st Class peter Gerhard JAKEMAN; Marine Engineering Artificer (H) 1st Class Peter Gerhard JAKEMAN; Marine Engineering Artificer (M) 1st Class Kevin MARTIN; Marine Engineering Mechanician (M) 1st Class Timothy MILES; Marine Engineering Artificer (M) 1st Class Stephen Derek MITCHELL; Weapon Engineering Mechanician 1st Class Peter Robert MOIR; Marine Engineering Mechanician (M) 1st Class Hugh Bromley PORTER; Marine Engineering Mechanician 1st Class Alan Gordon SIDDLE; Chief Marine Engineering Mechanic Tyrone George SMITH; Marine Engineering Artificer (M) 1st Class Simon Patrick TARABELLA; Acting Chief Weapon Engineering Mechanician Michael Gordon TILL (Posthumous); Marine Engineering Mechanician (L) 1st Class William Geoffrey WADDINGTON; Colour Sergeant Everett YOUNG, Royal Marines; Petty Officer Aircrewman Alan ASHDOWN; Petty Officer Aircrewman John Arthur BALLS, BEM; Petty Officer Aircrewman David Brian FITZGERALD; Sergeant Peter BEEVERS, Royal Marines; Sergeant Ian William BRICE, Royal Marines; Sergeant Edward Lindsay BUCKLEY, Royal Marines; Sergeant Brian Gordon BURGESS, Royal Marines; Petty Officer Aircrewman Richard BURNETT; Sergeant Edgar Robert CANDLISH, Royal Marines; Sergeant Robert Terence COOPER, Royal Marines; Sergeant Graham DANCE, Royal Marines; Sergeant Colin Charles DE LA COUR, QGM, Royal Marines; Sergeant Brian DOLIVERA, Royal Marines; Petty Officer Marine Engineering Mechanic (M) John Richard ELLIS; Sergeant Andrew Peter EVANS, Royal Marines (Posthumous); Sergeant Ian David FISK, Royal Marines; Weapons Engineering Artificer 2nd Class Jonathan Martin Charles FOY; Sergeant David Keith HADLOW, Royal Marines; Sergeant Kevin Michael JAMES QGM, Royal Marines; Petty Officer (Missile) Hugh JONES; Marine Engineering Artificer 2nd Class David John LEANING; Sergeant William David Paul LEWIS, Royal Marines; Sergeant Mitchell McINTYRE, Royal Marines; Sergeant Henry Frederick NAPIER, Royal Marines; Petty Officer (Rader) Jack PEARSON; Petty Officer Air Engineering Mechanic (M) Stuart RAINSBURY; Acting Petty Officer Marine Engineering Mechanic (M) David Morgan Kerlin ROSS; Sergeant Thomas Arthur SANDS, Royal Marines; Sergeant William John STOCKS, Royal Marines; Sergeant Christopher Ralph STONE, Royal Marines; Petty Officer Aircrewman Colin William TATTERSALL; Weapon Engineering Mechanician 2nd Class Barry James WALLIS (Posthumous); Sergeant Robert David WRIGHT, Royal Marines; Acting Leading Medical Assistant George BLACK; Acting Leading Marine Engineering Mechanic (M) Craig Robert BOSWELL; Corporal Christopher John Graham BROWN, Royal Marines; Corporal Gordon COOKE, Royal Marines; Leading Seaman (Missile) Robert Marshall GOULD; Leading Aircrewman James Andrew HARPER; Acting Leading Marine Engineering Mechanic (M) Stanley William HATHAWAY; Leading Radio Operator (Tactical) Roderick John HUTCHESON; Leading Seaman (Diver) Phillip Martin KEARNS; Corporal Thomas William McMAHON, Royal Marines; Leading Aircrewman Ian ROBERTSON; Leading Seaman (Diver) Charles Anthony SMITHARD; Leading Seaman (Diver) Anthony Savour THOMPSON; Leading Aircrewman Stephen William WRIGHT; Leading Medical Assistant Paul YOUNGMAN; Radio Operator (Tactical) 1st Class Richard John ASH; Lance Corporal Peter William BOORN, Royal Marines; Able Seaman (Missile) Nicholas Scott BROTHERTON; Marine Engineering Mechanic (M) 1st Class Lee CARTWRIGHT; Marine Engineering Mechanic (M) 1st Class Michael Lindsay CHIPLEN; Able Seaman (Missile) Andrew COPPELL; Marine Engineering Mechanic (M) 1st Class Christopher CROWLEY; Marine Engineering Mechanic (M) 1st Class David John EDWARDS; Lance Corporal Barry GILBERT, Royal Marines; Able Seaman (Missile)










**1 Military Cross**
**2 Distinguished Service Cross**
**3 Distinguished Flying Cross**

**Estas condecoraciones fueron instituidas durante la Primera Guerra Mundial, para los oficiales jóvenes de las tres fuerzas. La típica citación corresponde a un oficial que conduce en batalla a sus hombres con excepcional coraje y habilidad de recursos. En el caso de los aviadores, puede otorgarse por una campaña o por una sola misión exitosa. Los colores púrpura y blanco de la militar, se repiten en franjas diagonales en la cita de la RAF –derecha– en tanto que la naval –centro– llevan los austeros azul y blanco que son costumbre del arma.**










**1 Military Medal**
**2 Distinguished Service Medal**
**3 Distinguished Flying Medal**

**Son el equivalente de las condecoraciones MC, DSC y DFC, para los suboficiales y también datan de la Primera Guerra Mundial.**
**La cinta de la MM lleva los colores nacionales británicos y ambas, las DSM y DFM son ligeras variantes del diseño de las equivalentes para oficiales. Se entregan por "actos ejemplares de valor bajo el fuego enemigo".**

Stephen INGLEBY; Able Seaman (Radar) Mark Stanley LEACH; Medical Assistant Michael NICELY; Marine Engineering Mechanic (M) 1st Class David John SERRELL; Marine Engineering Mechanic (M) 1st Class Alan STEWART; Able Seaman (Diver) David WALTON; Marine Robert BAINBRIDGE, Royal Marines; Marine Nicholas John BARNETT, Royal Marines; Marine David Stanley COMBES, Royal Marines; Marine Gary CUTHELL, Royal Marines; Marine Leslie DANIELS, Royal Marines; Marine Stephen DUGGAN, Royal Marines; Marine Leonard John GOLDSMITH, Royal Marines; Marine Graham HODKINSON, Royal Marines; Marine Mark Andrew NEAT, Royal Marines; Marine Geoffrey NORDASS, Royal Marines; Marine David Lloyd O'CONNOR, Royal Marines; Marine Christopher James SCRIVENER, Royal Marines; Marine John STONESTREET, Royal Marines; Marine Ricky Shaun STRANGE, Royal Marines; Marine Perry THOMASON, Royal Marines; Seaman (OPS) Douglas James WHILD; Marine Paul Kevin WILSON, Royal Marines.

### Queen's Commendation for Brave Conduct

Second Officer Ian POVEY, Royal Fleet Auxiliary; Chief Marine Engineering Mechanic (L) Alan Frank FAZACKERLEY; Chief Weapon Engineering Mechanic (R) William RUMSEY; Weapon Engineering Mechanic (R) 1st Class John Richard JESSON; Marine Engineering Mechanician (M) 1st Class Thomas Arthur SUTTON; Acting Colour Sergeant David Alfred WATKINS, Royal Marines; Petty Officer Class 2 Boleslaw CZARNECKI, Merchant Navy; Petty Officer Weapon Engineering Mechanic (R) Graeme John LOWDEN; Radio Operator (Tactical) 1st Class David Frederick SULLIVAN; Marine Paul Anthony CRUDEN, Royal Marines.

## ARMY

### Victoria Cross (Posthumous)

Lieutenant Colonel Herbert JONES OBE, The Parachute Regiment; Sergeant Ian John McKAY, The Parachute Regiment.

### Distinguished Service Order

Major Cedric Norman George DELVES, The Devonshire and Dorset Regiment; Major Christopher Patrick Benedict KEEBLE, The Parachute Regiment; Lieutenant Colonel Hew William Royston PIKE MBE, The Parachute Regiment; Lieutenant Colonel Michael Ian Eldon SCOTT, Scots Guards.

***From the citation for Major C N G Delves's DSO***

*'Following the successful establishment of the beachhead in San Carlos Water, Major Delves took his SAS Squadron 40 miles behind the enemy lines and established a position overlooking the main enemy stronghold in Port Stanley where at least 7000 troops were known to be based. By a series of swift operations, skilful concealment and lightning attacks against patrols sent out to find him, he was able to secure a sufficiently firm hold on the area after ten days for the conventional forces to be brought in'.*

### Distinguished Service Cross

Warrant Officer Class 2 John Henry PHILLIPS, Corps of Royal Engineers.

### Military Cross, Posthumous

Captain Gavin John HAMILTON, The Green Howards (Alexandra, Princess of Wales' own Yorkshire Regiment).

### Military Cross

Major Michael Hugh ARGUE, The Parachute Regiment; Captain Timothy William BURLS, The Parachute Regiment; Major David Alan COLLETT, The Parachute Regiment; Lieutenant Colin Spencer CONNOR, The Parachute Regiment; Major John Harry CROSLAND, The Parachute Regiment; Major Charles Dair FARRAR-HOCKLEY, The Parachute Regiment; Major John Panton KISZELY, Scots Guards; Lieutenant Robert Alasdair Davidson LAWRENCE, Scots Guards; Captain William Andrew McCRACKEN, Royal Regiment of Artillery; Captain Aldwin James Glendinning WIGHT, Welsh Guards.

***From the citation for Major J P Kiszely's MC***

*'Under fire and with a complete disregard for his own safety, he led a group of his men up a gully towards the enemy. Despite men falling wounded beside him he continued his charge, throwing grenades as he went. Arriving on the enemy position, he killed two enemy with his rifle and a third with his bayonet. His courageous action forced the surrender of the remainder. His was the culminating action in the Battalion successfully seizing its objective'.*

### Distinguished Flying Cross

Captain Samuel Murray DRENNAN, Army Air Corps; Captain John Gordon GREENHALGH, Royal Corps of Transport.

### Distinguished Conduct Medal, Posthumous

Private Stephen ILLINGSWORTH, The Parachute Regiment; Guardsman James Boyle Curran REYNOLDS, Scots Guards.

### Distinguished Conduct Medal

Corporal David ABOLS, The Parachute Regiment; Staff Sergeant Brian FAULKNER, The Parachute Regiment; Sergeant John Clifford MEREDITH, The Parachute Regiment; Warrant Officer Class 2 William NICOL, Scots Guards; Sergeant John Stuart PETTINGER, The Parachute Regiment.

***From the citation for Staff Sergeant B Faulkner's DCM***

*'He never faltered, setting a magnificent personal example of courage and competence, that was well beyond anything that could reasonably be expected. One burst of shellfire left him concussed, but he swiftly returned to his duties. One minute he could be seen consoling young soldiers, severely distressed by the experience of losing their comrades... then yet again tending for the casualties themselves'.*

### Conspicuous Gallantry Medal, Posthumous

Staff Sergeant James PRESCOTT, Corps of Royal Engineers.

### Military Medal, Posthumous

Private Richard John de Mansfield ABSOLON, The Parachute Regiment; Lance Corporal Gary David BINGLEY, The Parachute Regiment.



The Press Association

*Left to right: L/cpl Bentley, Sgt Barrett, Pte Grayling and MMs*



The Press Association

*L/Cpl Dale Loveridge, MM, and his fiancée Barbara*

### Military Medal

Corporal Ian Phillip BAILEY, The Parachute Regiment; Lance Corporal Stephen Alan BARDSLEY, The Parachute Regiment, Sergeant Terence Irving BARRETT, The Parachute Regiment; Lance Corporal Martin William Lester BENTLEY, The Parachute Regiment; Sergeant Derrick Sidney BOULTBY, Royal Corps of Transport; Corporal Trevor BROOKES, Royal Corps of Signals; Corporal Thomas James CAMP, The Parachute Regiment; Private Graham Stuart CARTER, The Parachute Regiment; Guardsman Stephen Mark CHAPMAN, Welsh Guards; Corporal John Anthony FORAN, Corps of Royal Engineers; Sergeant Desmond FULLER, The Parachute Regiment, Private Barry James GRAYLING, The Parachute Regiment; Corporal Thomas William HARLEY, The Parachute Regiment; Bombardier Edward Morris HOLT, Royal Regiment of Artillery; Sergeant Robert White JACKSON, Scots Guards; Lance Corporal Dale John LOVERIDGE, Welsh Guards; Sergeant Joseph Gordon MATHER, Special Air Service Regiment; Sergeant Peter Hurcliche Rene NAYA, Royal Army Medical Corps; Warrant Officer Class 2 Brian Thomas NECK, Welsh Guards; Guardsman Andrew Samuel PENGELLY, Scots Guards; Lance Corporal Leslie James Leonard STANDISH, The Parachute Regiment; Sergeant Roman Hugh WREGA, Corps of Royal Engineers.

***From the citation for Corporal J A Foran's MM***

*'During the assault, Corporal Foran, Royal Engineers, led a patrol through an unmarked enemy minefield to assault an enemy position. The patrol came under heavy fire, a burst from a machine gun killing two men. A further two men were wounded by exploding mines.*

*Without hesitation and completely disregarding his own safety, Corporal Foran re-entered the minefield and cleared a path to his injured colleagues. Having treated them he cleared a route back out of the minefield, enabling the casualties to be evacuated'.*

### Mention in Despatches

Sergeant Ian AIRD, The Parachute Regiment; Private Simon John ALEXANDER, The Parachute Regiment; Lieutenant Colonel James ANDERSON, Royal Army Medical Corps; Corporal Raymond Ernest ARMSTRONG, The Royal Green Jackets (Posthumous); Major The Honourable Richard Nicholas BETHEL MBE, Scots Guards; Captain Anthony Peter BOURNE, Royal Regiment of Artillery; Private Andrew Ernest BROOKE, The Parachute Regiment; Driver Mark BROUGH, Royal Corps of Transport; Captain Christopher Charles BROWN, Royal

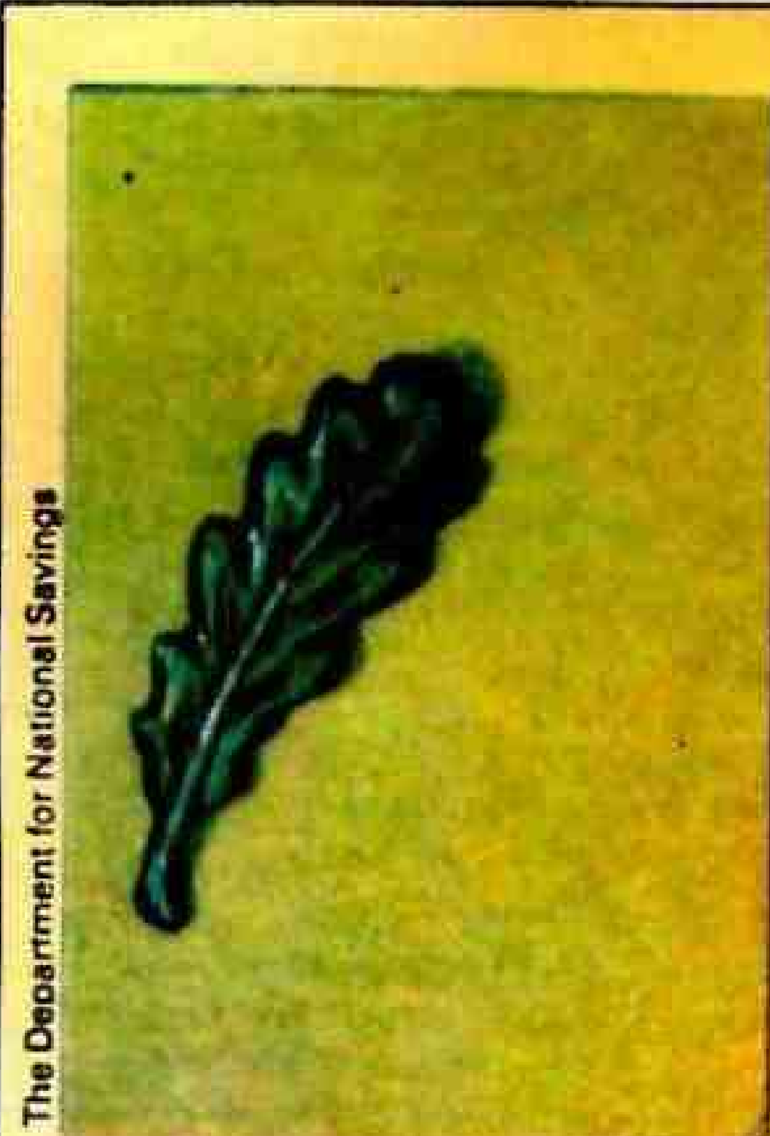


The Department for National Savings

**Air Force Cross**

**La Cruz de la Fuerza Aérea fue instituida en las postrimerías de la Primera Guerra Mundial para oficiales y suboficiales que desempeñaron actos destacados, ya fuera en combate o no. Puede ser otorgada, por ejemplo, a una tripulación que supere adversas contingencias de vuelo o extremas condiciones climáticas.**

Regiment of Artillery; Guardsman Gary BROWN, Scots Guards, Captain Ian Anderson BRYDEN, Scots Guards; Major William Keith BUTLER, Royal Corps of Signals; Staff Sergeant William Henry CARPENTER, Special Air Service Regiment; Lance Corporal Leonard Allan CARVER, The Parachute Regiment; Lieutenant (Queen's Gurkha Officer) CHANDRAKUMAR PRADHAN, 7th Duke of Edinburgh's Own Gurkha Rifles; Staff Sergeant Trevor COLLINS, Corps of Royal Engineers; Private Kevin Patrick CONNERY, The Parachute Regiment; Chaplain to the Forces Third Class David COOPER, Royal Army Chaplains Department; Lieutenant Mark Rudolph CORETH, The Blues and Royals (Royal Horse Guards and 1st Dragoons); Private Adam Michael CORNEILLE, The Parachute Regiment; Corporal Ian Clifford CORRIGAN, Corps of Royal Electrical and Mechanical Engineers; Lieutenant Mark Townsend COX, The Parachute Regiment; Staff Sergeant Phillip Preston CURRASS, QGM, Royal Army Medical Corps (Posthumous); Lance Sergeant Alan Charles Ewing DALGLEISH, Scots Guards; Lance Corporal Neal John DANCE, The Parachute Regiment; Lance Sergeant Ian DAVIDSON, Scots Guards; Major Peter Eastaway DENNISON, The Parachute Regiment; Staff Sergeant George Kenneth DIXON, Royal Regiment of Artillery; Piper Steven William DUFFY, Scots Guards; Lance Corporal Kevin Peter DUNBAR, The Parachute Regiment; Gunner Gary ECCLESTON, Royal Regiment of Artillery; Captain Martin Patrick ENTWISTLE, Royal Army Medical Corps; Lieutenant Colonel Keith Richard Hubert EVE, Royal Regiment of Artillery; Captain Paul Raymond FARRAR, The Parachute Regiment; Private Mark William FLETCHER, The Parachute Regiment (Posthumous); Corporal David FORD, Corps of Royal Engineers; Warrant Officer Class 2 John FRANCIS, Royal Regiment of Artillery; Lieutenant David Peart FRANKLAND, Royal Corps of Transport; Lance Corporal Roy GILLON, Corps of Royal Engineers; Private (now Lance Corporal) Darren John GOUGH, The Parachute Regiment; Lance Sergeant David GRAHAM, Welsh Guards; Private David GRAY, The Parachute Regiment; Major Patrick Hector GULLAN MBE, MC, The Parachute Regiment; Private (Acting Corporal) Joseph Edward HAND, The Parachute Regiment; Lance Corporal (Acting Corporal) Stephen Paul HARDING-DEMPSTER, The Parachute Regiment; Corporal David HARDMAN, The Parachute Regiment (Posthumous); Private Patrick John HARLEY, The Parachute Regiment; Major Richard Bruce HAWKEN, Corps of Royal Engineers; Lieutenant Robert Charles HENDICOTT, Corps of Royal Engineers; Corporal (Acting Sergeant) Joseph HILL, The Parachute Regiment; Lieutenant Colonel George Anthony HOLT, Royal Regiment of Artillery; Warrant Officer Class 2 Graham HOUGH, Welsh Guards; Captain (now Major) Euan Henry HOUSTOUN MBE, Grenadier Guards; Lance Bombardier (Acting Bombardier) Owain Dyfnallt HUGHES, Royal Regiment of Artillery; Captain Stephen James HUGHES, Royal Army Medical Corps; Corporal Stephen Darryl ILES, Corps of royal Engineers; Lieutenant The Lord Robert Anthony INNESKER, The Blues and Royals (Royal Horse Guards and 1st Dragoons); Bombardier John Rodney JACKSON; Royal Regiment of Artillery; Gunner Jeffrey JONES, Royal Regiment of Artillery; Lance Corporal Kenneth Bryan JONES, Royal Corps of Transport; Sergeant Richard Ryszad KALINSKI, The Parachute Regiment; Captain Simon James KNAPPER, The Staffordshire Regiment (The Prince of Wales's) Staff Sergeant (Acting Warrant Officer Class 2) Anthony LA FRENAIS, Special Air Service Regiment; Major Brendan Charles LAMBE, Royal Regiment of Artillery; Lieutenant Clive Ralph LIVINGSTONE, Corps of Royal Engineers; Lance Corporal Christopher Keith LOVETT, The Parachute Regiment, (Posthumous); Lieutenant Jonathan George Ormsby LOWE, Royal Corps of Transport; Staff Sergeant Clive Dennis LOWTHER, Special Air Service Regiment; Lance Corporal Duncan MACCOLL, Scots Guards; Major Roderick MACDONALD, Corps of Royal Engineers; Piper Peter Alexander MACINNES, Scots Guards; Lance Corporal John Daniel MAHER, Corps of Royal Engineers; Captain Robin John MAKEIG-JONES, Royal Regiment of Artillery; Private Andrew MANSFIELD, The Parachute Regiment; Major Tymothy Alastair MARSH, The Parachute Regiment; Sergeant Peter James MARSHALL, Army Catering Corps; Lance Sergeant Thomas McGUINNESS, Scots Guards; Captain Joseph Hugh McMANNERS, Royal Regiment of Artillery; Lieutenant Alasdair Macfarlane MITCHELL, Scots Guards; Lance Sergeant Clark MITCHELL, Scots Guards (Posthumous); 2nd Lieutenant Ian Charles MOORE, The Parachute Regiment; Private Richard Peter George MORRELL, The Parachute Regiment; Major Philip NEAME, The Parachute Regiment; Corporal Thomas Kiernan NOBLE, The Parachute Regiment; Private Emmanuel O'ROURKE, The Parachute Regiment; Lieutenant Jonathan David PAGE, The Parachute Regiment; Private (Acting Corporal) David John PEARCY, Intelligence Corps; Corporal Jeremy Frank PHILLIPS, The Parachute Regiment; Private (Acting Sergeant) Brian William PITCHFORTH, The Queen's Regiment; Private Anthony POTTER, Royal Army Ordnance Corps; Lance Corporal Barry John RANDALL, Corps of Royal Engineers; Sergeant Peter RATCLIFFE, Special Air Service Regiment; Lance Corporal Graham RENNIE, Scots Guards; Warrant Officer Class 2 Malcolm Douglas RICHARDS, Royal Regiment of Artillery; Lance Corporal Julian Jon RIGG, Army Air Corps; Lieutenant Colonel John David Arthur ROBERTS, Royal Army Medical Corps; Major Barnaby Peter Stuart ROLFE-SMITH, The Parachute Regiment; Captain Christopher Roy ROMBERG, Royal Regiment of Artillery; Lieutenant Colonel Hugh Michael ROSE, OBE, Coldstream Guards; Sergeant Ian ROY, Corps of Royal Engineers; Captain Julian David Gurney SAYERS, Welsh Guards; Lieutenant (Acting Captain) Matthew Rodgers SELFRIDGE, The Parachute Regiment (Posthumous); Warrant Officer Class 2 Michael John SHARP, Army Air Corps; Corporal John William SIBLEY, The Parachute Regiment; Major Colin Stewart SIBUN, Army Air Corps; Sapper (Acting Lance Corporal) William Austen SKINNER, Corps of Royal Engineers; Major Graham Frederick William SMITH, Royal Regiment of Artillery; Captain Royston John SOUTHWORTH, Royal Army Ordnance Corps; Corporal of Horse Paul STRETTON, The Blues and Royals (Royal Horse Guards and 1st Dragoons); 2nd Lieutenant James Douglas STUART, Scots Guards; Lieutenant William John SYMS, Welsh Guards; Corporal (Acting Sergeant) Robert Clive TAYLOR, Royal Corps of Signals; Major Anthony TODD, Royal Corps of Transport; Lance Corporal Gary TYTLER, Scots Guards; Private (Acting Corporal) Peter Andrew WALKER, The Staffordshire Regiment (The Prince of Wales's); Sergeant Richard John WALKER, Army Air Corps; 2nd Lieutenant Guy WALLIS, The Parachute Regiment; Lieutenant Mark Evan WARING, Royal Regiment of Artillery; Captain James Nicholas Edward WATSON, Royal Regiment of Artillery; Lieutenant Geoffrey Ronald WEIGHELL, The Parachute Regiment; Lieutenant (now Captain) Mark Graham WILLIAMS, Royal Regiment of Artillery; Lieutenant (now Captain) Maldwyn Stephen Henry WORSLEY-TONKS, The Parachute Regiment.




**Mention in Dispatches**

**Queen's Commendation for Brave conduct**

**Queen's Commendation for valuable service in the Air**

**Los soldados de cualquier rango que se distinguen por algún acto de coraje o servicio que no se considere califica para una condecoración más alta, reciben estas citaciones. Como toda otra distinción, éstas son entregadas bajo la recomendación de los comandantes de unidades, aunque como ocurre en todos los casos, muchas son las propuestas y menos las concretadas. La marca visible de esta clase de honor es una insignia de hoja de roble. Insignia que se aplica a la cinta de la medalla de la campaña vinculada con la distinción o, en caso de no tratarse de una campaña, se usa sola sobre el uniforme.**

## ROYAL AIR FORCE

### Distinguished Service Cross

Flight Lieutenant David Henry Spencer MORGAN, Royal Air Force, 899 Naval Air Squadron.

### Distinguished Flying Cross

Wing Commander Peter Ted SQUIRE AFC, Royal Air Force; Squadron Leader Richard Ulric LANGWORTHY AFC, Royal Air Force; Squadron Leader Calum Neil McDOUGALL, Royal Air Force; Squadron Leader Jeremy John POOK, Royal Air Force; Flight Lieutenant William Francis Martin WITHERS, Royal Air Force.

---

***From the citation for Wing Commander P T Squire's DFC***

*'Wing Commander Squire led his Squadron with great courage from the front, flying 24 attack sorties. He flew many daring missions, but of particular note was an attack at low level with rockets on targets at Port Stanley Airfield in the face of heavy anti-aircraft fire when both he and his wing ... m returned damaged. Also a bombing attack on an HQ position when, on approach, a bullet passed through his cockpit which temporarily distracted him, but he quickly found an alternative target and bombed that instead.'*

---

### Air Force Cross

Wing Commander David EMMERSON, Royal Air Force; Squadron Leader Arthur Max ROBERTS, Royal Air Force; Squadron Leader Robert TUXFORD, Royal Air Force; Flight Lieutenant Harold Currie BURGOYNE, Royal Air Force.

### Queen's Gallantry Medal

Flight Lieutenant Alan James SWAN, Royal Air Force; Flight Sergeant Brian William JOPLING, Royal Air Force.



*Flt Lt Alan Swann, QGM*

## Queen's Commendation for Valuable Service in the Air

Squadron Leader Timothy Newell ALLEN, Royal Air Force; Squadron Leader Anthony Frank BANFIELD, Royal Air Force; Squadron Leader Geoffrey Roger BARRELL, Royal Air force; Flight Lieutenant John Allin BROWN, Royal Air Force; Flight Lieutenant Peter Alfred STANDING, Royal Air Force; Squadron Leader (now Wing Commander) Martin Donald TODD, Royal Air Force; Squadron Leader Ernest Frederick WALLIS, MBE Royal Air Force; Flight Lieutenant Michael Ernest BEER, Royal Air Force; Flight Lieutenant James Dalrymple CUNNINGHAM, Royal Air Force; Flight Lieutenant John Norman KEABLE, Royal Air Force; Flight Lieutenant Murdo MacDonald MacLEOD, Royal Air Force; Flight Lieutenant Glyn David REES, Royal Air Force; Flight Lieutenant Robert Leslie ROWLEY, Royal Air Force; Flight Sergeant Stephen Edward SLOAN, Royal Air Force.

## Mention in Despatches

Squadron Leader John Geoffrey ELLIOTT, Royal Air Force; Squadron Leader Robert Douglas IVESON, Royal Air Force; Flight Lieutenant Edward Henry BALL, Royal Air Force; Flight Lieutenant Mark William James HARE, Royal Air Force; Flight Lieutenant Gordon Carnie GRAHAM, Royal Air Force; Flight Lieutenant Alan Tom JONES, Royal Air Force; Flight Lieutenant Ian MORTIMER, Royal Air Force; Flight Lieutenant Hugh PRIOR, Royal Air Force; Flight Lieutenant Richard John RUSSELL, AFC Royal Air Force; Flight Lieutenant Robert Dennis WRIGHT, Royal Air Force; Flying Officer Peter Lewis TAYLOR, Royal Air Force; Flying Officer Colin MILLER, Royal Air Force; Flight Sergeant Derek William KNIGHTS, Royal Air Force; Corporal Alan David TOMLINSON, Royal Air Force

## Queens's Commendation for Brave Conduct

Junior Technician Adrian THORNE, Royal Air Force; Senior Aircraft man Kenneth James SOPPETT-MOSS, Royal Air Force.

## CIVILIAN

### Life Peer

Admiral of the Fleet Sir Terence Thornton LEWIN GCB, MVO, DSC, lately Chief of the Defence Staff.

### Knight Batchelor

Rex Masterman HUNT CMG, HM Civil Commissioner, Falkland Islands.

### CB (Civil Division)

Kenneth John PRITCHARD, Assistant Under Secretary, Ministry of Defence.

### CMG

David Heywood ANDERSON, Foreign and Commonwealth Office.

### Order of the Bath (Military Division)

### KCB

Major General John Jeremy MOORE, CB, OBE, MC; Rear Admiral John Forster WOODWARD.

### CB

Air Vice-Marshal George Arthur CHESWORTH, OBE, DFC, Royal Air Force; Commodore Michael Cecil CLAPP, Royal Navy; Air Vice-Marshal Kenneth William HAYR, CBE, AFC, Royal Air Force; Brigadier Julian Howard Atherden THOMPSON, OBE, ADC, Royal Marines; Rear Admiral Anthony John WHETSTONE;

### Order of the British Empire (Military Division) GBE

Admiral Sir John David Elliott FIELDHOUSE, GCB

### KBE

Air Marshal Sir John Bagot CURTISS, KCB, Royal Air Force; Vice Admiral David John HALLIFAX

### CBE

Captain Paul BADCOCK, Royal Navy; Captain Nicholas John BARKER, Royal Navy; Colonel Ian Stuart BAXTER, MBE, late Royal Corps of Transport; Colonel John David BIDMEAD, OBE, late Royal Corps of Trapsport; Captain Christopher Peter Oldbury BURNE, Royal Navy; Colonel (Now Brigadier) David Bryan Hall COLLEY OBE, late Royal Corps of Transport; Group Captain Clive Ernest EVANS, Royal Air Force; Captain Raymnd Hunter FOX, Royal Navy; Captain John GARNIER, MVO, Royal Navy; Group Captain Alexander Freeland Cairns HUNTER, OBE, AFC, Royal Air Force; Group Captain Patrick KING, OBE, Royal Air Force; Captain Michael Henry Gordon LAYARD, Royal Navy; Colonel Bruce Christopher McDERMOTT, OBE, late Royal Army Medical Corps; Captain Robert McQUEEN, Royal Navy; Group Captain Jeremy Simon Blake PRICE, ADC, Royal Air Force; Captain Jonathan James Richard TOD, Royal Navy; Captain John Peter WRIGLEY, Royal Navy.

### OBE

Commander Thomas Anthony ALLEN, Royal Navy; Wing Commander Anthony John Crowther BAGNALL, Royal Air Force; Commander Lional Stuart Joseph BARRY, Royal Navy; Wing Commander David Llewellyn BAUGH, Royal Air Force; Lieutenant Colonel Anthony Edward BERRY, The Royal Green Jackets; Commander Peter Stanley BIRCH, Royal Navy; Major Robert James BRUCE, Royal Marines; Major John Shane CHESTER, Royal Marines; Commander Michael CUDMORE, Royal Navy; Captain John Barrie DICKINSON, Royal Fleet Auxiliary; Wing Commander Peter FRY, MBE, Royal Air Force; Commander Frederick Brian GOODSON, Royal Navy; Lieutenant Colonel Ivar Jack HELLBERG, Royal Corps of Transport; Commander Lister Theodore HICKSON, Royal Navy; Major (Now Lieutenant Colonel) Peter John HUBERT MBE, The Queen's Regiment; Surgeon Lieutenant Commander (Acting Surgeon Commander) Richard Tadeusz JOLLY, Royal Navy; Commander Christopher John ESPLIN-JONES, Royal Navy; Captain John Stuart KELLY, MBE, Royal Navy; Commander David Arthur Henry KERR, Royal Navy; Commander Martin Leonard LADD, Royal Navy; Captain Peter James McCARTHY, Royal Fleet Auxiliary; Commander Peter John McGREGOR, Royal Navy; Lieutenant Colonel William Stewart Petrie McGREGOR, Royal Army Medical Corps; Major David John MINORDS, Royal Marines; Lieutenant Colonel David Patrick de Courcy MORGAN, 7th Duke of Edinburgh's Own Gurkha Rifles; Squadron Leader Brian Sydney MORRIS, AFC, Royal Air Force; Commander Andrew William NETHERCLIFT, Royal Navy; Commander (Acting Captain) Anthony James OGLESBY, Royal Navy; Captain Gilbert Paul OVERBURY, Royal Fleet Auxiliary; Commander George Sheddon PEARSON, Royal Navy; Captain Shane REDMOND, Royal Fleet Auxiliary, Lieutenant Colonel John Francis RICKETT, MBE, Welsh Guards; Commander Andrew Stephen RITCHIE, Royal Navy; The Reverend Anthony McPherson ROSS, Royal Navy; Commander Robert Austin ROWLEY, Royal Navy; Commander Jeremy Thomas SANDERS, Royal Navy; Commander Ronald James SANDFORD, Royal Navy; Lieutenant Colonel (Quartermaster) Patrick John SAUNDERS, Corps of Royal Engineers; Major James Maurice Guy SHERIDAN, Royal Marines; Commander Donald William SHRUBB, Royal Navy; Wing Commander Joseph KERR, AFC, Royal Air Force; Wing Commander Anthony Peter SLINGER, Royal Air Force; Lieutenant Colonel Michael John HOLROYD SMITH, Royal Regiment of Artillery; Wing Commander Charles Julian STURT, Royal Air Force; Major Simon Ewen SOUTHBY-TAILYOUR, Royal Marines; Major Jonathan James THOMSON, Royal Marines; Wing Commander Brian James WEAVER, Royal Air Force; Lieutenant Colonel Ronald WELSH, Royal Army Medical Corps; Commander Christopher Watkin WILLIAMS, Royal Navy; Commander George Anthony Charles WOODS, Royal Navy; Captain Christopher Anthony PURTCHER-WYDENBRUCK, Royal Fleet Auxiliary.

Warrant Officer Daniel Philmore BARKER, Royal Air Force; Major Edward Leo BARRETT, Royal Corps of Transport; Major Charles Gordon BATTY, Royal Army Medical Corps; Lieutenant Commander Michael John Douglas BROUGHAM, Royal Navy; Lieutenant Commander Roger Charles CAESLEY, Royal Navy; Flight Lieutenant Edna May CLINTON, Women's Royal Air Force; Lieutenant Roger Stephen COLLINS, Royal Navy; Warrant Officer Class 1 (Regimental Sergeant Major) Anthony James DAVIES, Welsh Guards; Major Christopher Matthew DAVIES, Corps of Royal Engineers; Lieutenant Alan David DUMMER, Royal Navy; Flight Lieu-




**George Medal**
**Queen's Gallantry Medal**

**Estas dos medallas, juntamente con la George Cross (Cruz de San Jorge) –la última no entregada por la Campaña de las Malvinas– están fuera de la secuencia normal de comportamiento en combate, ya sea en aire, mar o tierra. La GM es otorgada a personal tanto civil como militar por actos de valor extremo, no contemplados en los honores estrictamente castrenses. Puede darse, por ejemplo, por heroísmo en la tarea de desarmar una bomba. En realidad, la George Cross vendría a ser el equivalente civil de la Victoria Cross.**

tenant John DUNGATE, AFM, Royal Air Force; Major John Anthony EAST, Royal Army Medical Corps; Lieutenant Commander Colin John EDWARDS, Royal Navy; Fleet Chief Radio Supervisor David John EGGERS; Warrant Officer Class 1 Leslie ELLSON, Welsh Guards; Lieutenant Simon Jonathan BRANCH-EVANS, Royal Navy; Major Andrew Roger GALE, Royal Corps of Signals; Lieutenant Commander Richard GOODENOUGH, Royal Navy; Lieutenant Commander Michael GOODMAN, Royal Navy; Major Charles GRIFFITHS, Royal Army Medical Corps; Major (Quartermaster) Gerald Norman GROOM, Royal Corps of Transport; Warrant Officer Class 2 (Acting Warrant Officer Class 1) Thomas HAIG, Special Air Service Regiment; Lieutenant Commander Robert William HAMILTON, Royal Navy; Major Laurence HOLLINGWORTH, Royal Army Ordnance Corps; Captain Colin Francis HOWARD, Royal Marines; Lieutenant Commander Gerard Martin John IRVINE, Royal Navy; Lieutenant Commander Peter John JAMES, Royal Naval Reserve; Squadron Leader Clive Graham JEFFORD, Royal Air Force; Fleet ChiefWriter Christopher Geoffrey LAMB; Fleet Chief Petty Officer (OPs) (S) Michael John LEGG; Squadron Leader William Frederick LLOYD, Royal Air Force; Lieutenant Commander James Hutcheon LOUDON, Royal Navy; Captain Ronald MARSHALL, Intelligence Corps; Flight Lieutenant Brian Thomas MASON, Royal Air Force; Lieutenant Commander Horace Alfred MAYERS, Royal Navy; Captain Terence Gerald McCABE, Royal Army Medical Corps; Warrant Officer Class 1 Michael John McHALE, Royal Army Medical Corps; Lieutenant Commander Ian Scott McKENZIE, Royal Navy; Lieutenant Commander James Murdoch MILNE, Royal Navy; Captain (Quartermaster) Norman Edward MENZIES, The Parachute Regiment; Lieutenant (Now Captain) Frederick James MOODY, Scots Guards; Warrant Officer Class 2 Derek MOORE, Royal Corps of Transport; Fleet Chief Marine Engineering Artificer (H) Peter William MULLER; Acting Flight Lieutenant Anthony NEALE, Royal Air Force; Fleet Chief Petty Officer (OPS) (S) Robert John NICHOLLS; Squadron Leader David Miller NIVEN, Royal Air Force; Lieutenant David Charles Winston O'CONNELL, Royal Navy; Lieutenant Commander Lawrence David POOLE, Royal Navy; Lieutenant Brian PURNELL, Royal Navy; Warrant Officer Class 1 Robin Glen RANDALL, Royal Corps of Engineers; Major (Ordnance Executive Officer) John Moorby RIDDING; Royal Army Ordnance Corps; Flight Lieutenant Paul Anthony ROOM, Royal Air Force; Captain Michael Jeremy SHARLAND, Royal Marines; Surgeon Lieutenant Commander Philip James SHOULER, Royal Navy; Squadron Leader Trevor SITCH, Royal Air Force; Master Air Loadmaster Alan David SMITH, Royal Air Force; Lieutenant David Fielding SMITH, Royal Navy; Lieutenant Commander David John Robert WILMOT-SMITH, Royal Navy; Captain Dennis SPARKS, Royal Marines; Squadron Leader John Edward STOKES, Royal Air Force; Major John Ronaldson STUART, Royal

1

2

3

4

5

Spink and Son Ltd

**Order of the Bath**
**Order of the British Empire**
**Ordern of St. Michael en St. George**
**1 CB (militar); 2 (OBE, militar);**
**3 CMG; 4 MBE (civil), 5 CBE (militar)**

**Estas condecoraciones completan el cuadro de las distinciones de la campaña de las Malvinas para los británicos. La Orden del Baño, se remonta a un honor adjudicado en la corte de 1399 y revivido en 1725 para distinguir a altos jefes por méritos en acción.**
**En cuanto a la Orden del Imperio Británico, fue instituida en 1917 y una división militar se creó al año siguiente. Por su parte, las órdenes de San Miguel y San Jorge, fueron creadas en 1818 y se otorgan en cuatro clases, tradicionalmente para servicios de ultramar. Como tales, son principales condecoraciones para diplomáticos.**

Corps of Signals; Major Michael Gordon TAYLOR, Royal Corps of Signals; Lieutenant Commander John Nicholas Owen WILLIAMS, Royal Navy; Warrant Officer Class 2 Philip Michael WILLIAMS, Royal Corps of Transport; Major Timothy James WILTON, Royal Regiment of Artillery; Major Guy Justin YEOMAN, Royal Corps of Transport; Warrant Officer Class 2 Robert Charles YEOMANS, Royal Corps of Signals.

### British Empire Medal (Military Division)

Petty Officer Medical Assistant Keith ADAMS; Air Engineering Mechanician (R) 1st Class John Leslie BAILEY; Chief Air Engineering Mechanic (M) Norman Ronald BARWICK; Flight Sergeant John Harry BELL, Royal Air Force; Marine Engineering Artificer (H) 1st Class Thomas James BENNETTO; Staff Sergeant William Frank BLYTH, Royal Corps of Transport; Staff Sergeant Edward George BRADBURY, Corps of Royal Engineers; Sergeant Roger Joseph BROWN, Corps of Royal Engineers; Chief Air Engineering Artificer (R) 1st Class David Martine CHILDS; Master-at-Arms Anthony Francis COLES; Sergeant James McMillan COLEMAN, Royal Air Force; Chief Marine Engineering Mechanician (P) Geoffrey Stuart COX; Staff Sergeant Michael John DENT, Corps of Royal Engineers; Chief Air Engineering Mechanic (L) William David EATON; Staff Sergeant James FENWICK, Corps of Royal Electrical and Mechanical Engineers; Air Engineering Artificer (M) 1st Class Stuart John GOODALL; Staff Sergeant Robert Leonard GRIFFITHS, Royal Corps of Signals; Corporal Norman John HALL, Corps of Royal Engineers; Sergeant David HARVEY, Royal Army Ordnance Corps; Staff Sergeant Colin Lee HENDERSON, Army Catering Corps; Chief Air Engineering Aritificer, (M) David John HERITIER; Corporal Graham John HERRINGTON, Royal Pioneer Corps; Chief Petty Officer (D) Leonard Brian HEWETT; Staff Sergeant John Duncan HOLMES, Royal Army Ordnance Corps; Corporal William Henry HOPKINS, Royal Army Ordnance Corps; Private David John HUNT, Army Catering Corps; Chief Petty Officer Caterer John Arthur JACKSON; Air Engineering Artificer (H) 1st Class David Eric JONES; Flight Sergeant Kenneth KENNY, Royal Air Force; Chief Technician Thomas Joseph KINSELLA, Royal Air Force; Air Engineering Artificer (L) 1st Class Robert Anthony John MASON; Medical Technician 1st Class Stuart McKINLAY; Chief Petty Officer Cook Michael Gerald MERCER; Leading Wren Stores Accountant Jacqueline MITTON, Women's Royal Naval Service; Chief Wren Education Assistant Anne MONCTON, Women's Royal Naval Service; Sergeant Denis Ronald PASFIELD, Corps of Royal Engineers; Staff Sergeant Paul RAYNER, Corps of Royal Engineers; Staff Sergeant (Acting Warrant Officer Class 2) Malachi REID, Royal Army Medical Corps; Air Engineering Artificer (L) 2nd Class Alan John SMITH; Chief Petty Officer (OPS) (M) Owen Gwyn STOCKHAM; Air Engineering Aritificer (L) 1st Class Roger James Edward STRONG; Staff Sergeant Christopher Glyn TAYLOR,

Corps of Royal Electrical and Mechanical Engineers; Chief Air Engineering Mechanician (L) 1st Class Thomas Lowen TEMPLE; Leading Wren Dental Hygienist Kim TOMS, Women's Royal Naval Service; Chief Wren Family Services Barbara Marion TRAVERS, Women's Royal Naval Service; Sergeant Peter TUXFORD, Royal Air Force, Chief Technician Richard Keith VERNON, Royal Air Force; Sergeant John Charles VICKERS, Royal Air Force; Corporal David John VIVIAN, Royal Air Force; Acting Leading Stores Accountant Gerard John WALSH; Petty Officer (Missile) John James Trevor WATERFIELD; Petty Officer (Missile) Edward Lee WELLS; Air Engineering Mechanician (M) 1st Class David John WILLIAMS; Sergeant Brian WINTER, Royal Marines; Corporal (Acting Sergeant) Anthony WORTHINGTON, Corps of Royal Engineers.

## CBE (Civil Division

Captain Donald Arthur ELLERBY, Master m.v. NORLAND; Ian McLeod FAIRFIELD, Chairman and Chief Executive, Chemring plc; Miss Patricia Margaret HUTCHINSON, CMG HM Ambassador, Montevideo; Roger Tustin JACKLING, Assistant Secretary, Ministry of Defence; Captain Dennis John SCOTT-MASSON, Master SS CANBERRA; Captain John Penny MORTON, Master, m.v. ELK; Nigel Hamilton NICHOLLS, Assistant Secretary, Ministry of Defence; Eric John RISNESS, Deputy Chief Scientific Officer, Ministry of Defence; William Bell SLATER, Managing Director, The Cunard Steam-Ship Company plc; John Robert Christopher THOMAS, Deputy Chief Scientific Officer, Ministry of Defence.

## OBE

Peter Derek ADAMS, Principal Scientific Officer, Ministry of Defence; Russell George ALGAR, Senior Principal, Ministry of Defence; The Reverend Harry BAGNALL, Dean of Christchurch, Falkland Islands; Michael John BEYNON, Chief Map Research Officer, Ministry of Defence; Alison Ann, Mrs BLEANEY, Acting Senior Medical Officer, Falkland Islands; Margaret Janet, Mrs BOURNE, Senior Principal Scientific Officer, Ministry of Defence; Reginald BUTCHER, Managing Director, Wimpey Marine Ltd; David William CHALMERS, Constructor (C), Ministry of Defence; Captain William James Christopher CLARKE, Master, m.v. EUROPIC FERRY; Captain Alan FULTON, Master, Cable Ship IRIS; Roderick Owen GATES, Executive Director, Aircraft Engineering, Marshall of Cambridge (Engineering) Ltd; Andrew John GLASGOW, Projects Director, Marconi Underwater Systems Ltd; Edgar James HARVEY, Principal Professional and Technology Officer, Ministry of Defence; Stanley Stephen HOLNESS, Senior Principal, Department of Trade; Vernon Edward HORSFIELD, Works Manager, Woodford Aircraft Group, British Aerospace plc; Christopher HULSE, Foreign and Commonwealth Office; Miss Maureen Mary JONES, Foreign and Commonwealth Office; Derek LEWIS, Professional and Technology Superintendent, Ministry of Defence; Arthur Frederick George MOSS, Divisional Manager, HM Dockyard, Gibralter; John Patrick RABY, Projects Director, Humber Graving Dock and Engineering Company Ltd; Captain David Michael RUNDLE, Master, m.v. BRITISH WYE; Captain Michael John SLACK, Master, m.s. WIMPEY SEAHORSE; The Right Reverend Monsignor Daniel Martin SPRAGGON, MBE, Prefect Apostolic, Falkland Islands; Raymond Sydney TEE, Principal Professional and Technology Officer (Constructor), Ministry of Defence; Peter VARNISH, Principal Scientific Officer, Ministry of Defence; Ronale WATSON, Local Director, Quality Assurance, Swan Hunter Shipbuilders Ltd; Robert WEATHERBURN, Senior Principal Scientific Officer, Ministry of Defence; John Anthony WELDON, Principal Professional and Technology Officer, Ministry of Defence.



**South Atlantic Medal**
**La Medalla del Atlántico Sur es distintiva de la campaña de Malvinas. Fue recibida por todos cuantos tomaron parte.**

The Royal Mint

## MBE

Valerie Elizabeth, Mrs BENNETT, Acting Matron, Stanley Hospital, Falkland Islands; Jane Hunter, Mrs BOLTON, Clerical Officer, Ministry of Defence; Colin Michael BOYNE, Senior Scientific Officer, Ministry of Defence; David Laing BREEN, Radar Systems Engineer, Marconi Radar Systems Ltd; Ronald Arthur BROWN, Marine Services Officer II (Engineer), Ministry of Defence; Terence James CAREY, Electrical Superintendent, Falkland Islands; Edgar Dennis CARR, Regional Manager, Southampton, General Council of British Shipping; Anthony Martin CLEAVER, Photographer, Press Association; Albert Frederick George COLLINS, Steelwork Production Manager, Vosper Ship Repairers Ltd; Arthur John COLLMAN, Professional and Technology Officer II, Ministry of Defence; Peter Merlyn John COOK, Professional and Technology Officer II, Ministry of Defence; Frederick Joseph COOPER, Passenger and Cargo Manager's Assistant, British Transport Docks Board, Southampton; David John CORMICK, Senior Field Engineer, Marconi Space and Defence Systems Ltd; Richard Arthur DREW, Foreign and Commonwealth Office; Miss Patricia DURLING, Higher Executive Officer, Ministry of Defence; Stuart EARNSHAW, Chief Marine Superintendent, Thoresen Car Ferries Ltd; Miss Mary Georgiana ELPHINSTONE, Volunteer Medical Officer, Falkland Islands; Miss Rosemary Margaret ELSDON, Senior Nursing Sister, SS CANBERRA; James Robert Rutherford FOX, Radio News Reporter, British Broadcasting Corporation; John Aubrey FRENCH, Senior Scientific Officer, Ministry of Defence; Brian Arthur GORRINGE, Catering Manager Grade II, Staff Restaurant, Ministry of Defence; Eric Miller GOSS, Manager, Goose Green Farm, Falkland Islands; Michael John Stephen HATTON, Professional and Technology Officer II, Department of Trade; Miss Sybil Matilda HILL, Clerical Assistant, Department of Trade; Gerald William Tom HODGE, Professional and Technology Officer II, Ministry of Defence; William HUNTER, Professional and Technology Officer II, Ministry of Defence; Ronald Daniel LAWRENCE, Higher Executive Officer, Cabinet Office; Robert Graham John LLOYD, Assistant Manager, Warehouse and Distribution Services, Navy, Army and Air Force Institutes; David McALPIN, Flight Trials Engineer, Ferranti plc; William Robert McQUEEN, Senior Scientific Officer, Meteorological Office; David MONUMENT, Maintenance Superintendent, P&O Steam Navigation Company; Thomas Ronald MORSE, Foreign and Commonwealth Office; Valerie Ann, Mrs MOTHERSHAW, Executive Officer, Ministry of Defence; Dawn Barbara Mavis, Mrs MURRAY, Senior Scientific Officer, Ministry of Defence; Patricia Margaret, Mrs NUTBEEM, Chairwoman, 16 Field Ambulance RAMC Wives' Club, Aldershot; Squadron Leader Thomas James PALMER, RAF (Retd), Headquarters, United Kingdom Land Forces, Ministry of Defence; Miss Elizabeth PATTEN, Senior Welfare Officer, St John and Red Cross Service Hospitals Welfare; Terence John PECK CPM, Councillor, Legislative Council, Falkland Islands; Denis PLACE, Water Supervisor, Falkland Islands; Jonathan Trevor PRICE, Executive Officer, Ministry of Defence; James Frederick QUIRK, Senior Executive Officer, Royal Naval Supply and Transport Service; Paul ROBINSON, Higher Scientific Officer, Ministry of Defence; John Robertson Page RODIGAN, Professional and Technology Officer II, Ministry of Defence; Kevin William SHACKLETON, Contract Engineer, Ames Crosta Babcock Ltd; Michael Sydney SHEARS, Production Manager, Vosper Thornycroft (UK) Ltd; Captain Derek SIMS, Senior Cargo Surveyor, Hogg Robinson (GFA) Ltd; Miss Angela SLAYMAKER, Clerical Officer, Ministry of Defence; Squadron Leader John Michael SMITH, RAF (Retd), Senior Operations Manager, Dynamics Group, British Aerospace plc; Rodney Lorraine START, Senior Executive Officer, Department of Trade; Angela Elizabeth, Mrs THORNE, Executive Officer, Ministry of Defence; John TURNER, Senior Scientific Officer, Meteorological Office; Patrick James WATTS, Director, Broadcasting Service, Falkland Islands; Richard Stephen WHITLEY, Veterinary Officer, Falkland Islands.

## British Empire Medal (Civil Division)

Arthur James ALDRED, Process and General Supervisory Grade D, Ministry of Defence; Malcolm ASHWORTH, Dairyman, Falkland Islands; Garry BALES, Able Seaman, Tug IRISHMAN; Irene Ingeborg, Mrs BARDSLEY, Club Manageress, Excellent Steps, Portsmouth, Navy, Army and Air Force Institutes; Richard Sydney BARRETT, Chief Steward, Cable Ship IRIS; Dennis Paul BETTS, Able Seaman, Tug IRISHMAN; Roy Samuel BLANCHARD, Foreman Shipwright, Vosper Ship Repairers Ltd; Michael Harfield BOYES, Laboratory Mechanic, Ministry of Defence; Najla Dorothy, Mrs BUCKETT, Housewife, Falkland Islands; Tim DOBBYNS, Farmer, Falkland Islands; Eric Christopher EMERY, Professional and Technology Officer III, Department of Trade; Luis ESTELLA, Process and General Supervisory Grade E, HM Dockyard, Gibraltar; James Stephen FAIRFIELD, lately Corporal, Royal Marines, Falkland Islands; Robert James FORD, Senior Storeman, Ministry of Defence; James Anderson GOLDIE, Stores Officer Grade C, Royal Fleet Auxiliary RESOURCE; Leslie Sydney HARRIS, Senior Electrician, Falkland Islands; Ronald John HATCH, Marine Services Officer IV (Deck), Ministry of Defence; John HAYWOOD, Progressman Planner Technical (Shipwright), Ministry of Defence; Jack JOHNSTON, Senior Storekeeper, Royal Fleet Auxiliary FORT AUSTIN; James Frederick JONES, Professional and Technology Officer III, Ministry of Defence; Bernard ORAM-JONES, Shipwright, Ministry of Defence; Brian John JOSHUA, Catering Manager, Pan American Airways, United States Air Force Base, Ascension Island; KANG, SHIK-MING, Laundryman, HMS BRILLIANT; Gordon James LANE, Laboratory Mechanic, Ministry of Defence; Alan John LEONARD, Chief Cook, SS ATLANTIC CAUSEWAY; Joseph Anthony LYNCH, Stores Officer Grade C, Ministry of Defence; Paul McEWAN, Stores Officer Grade C, Royal Fleet Auxiliary REGENT; Michael McKAY, Farmer, Falkland Islands; Philip MILLER, Tractor Driver, Falkland Islands; Edwin George MORGAN, Professional and Technology Officer III, Ministry of Defence; Andrew James Graham NISBET, Professional and Technology Officer III, Ministry of Defence; Hilda Blanche, Mrs PERRY, Telephone Superintendent, Falkland Islands; Peter Richard PETERSON, Mechanical Fitter, David Brown Gear Industries; Raymond Arthur ROBJOHN, Superintendent, Experimental Flight Shed, Westland Helicopters; Derek Robert Thomas ROZEE, Plumber, Falkland Islands; Ellis Walton SAMPSON, Stores Officer Grade C, Ministry of Defence; Victor SEOGALUTZE, Assistant Chief Inspector, Bridport Gundry plc; David Albert SMERDON, Professional and Technology Officer IV, Ministry of Defence; Vernon STEEN, Guide, Falkland Islands; SUEN, Ling-Kan, Laundryman, HMS ANTRIM; Donald Victor THREADGOLD, Telecommunications Technical Officer Grade II, Ministry of Defence; Miss Karen Lois TIMBERLAKE, Nursing Sister, Falkland Islands; Roland TODD, Professional and Technology Officer III, Ministry of Defence; Frank John TOUGH, Professional and Technology Officer III, Ministry of Defence; Eileen, Mrs VIDAL, Radio Telephonist, Falkland Islands; Miss Bronwen Vaughan WILLIAMS, Nursing Sister, Falkland Islands; Colin Walter WILSON, Foreman, Repair Support Area, Marconi Radar Systems; Christopher John WINDER, Professional and Technology Officer III, Ministry of Defence.



# Unidades de la Operación Corporate

**Commander Task Force 317 and 324** Admiral Sir John Fieldhouse, GCB, GBE

**Air Commander** Air Marshall Sir John Curtiss, KCB, KBE, CBIM, RAF

**Land Forces Deputy** Major General Sir Jeremy Moore, KCB, OBE, MC and Bar. From 21 May: Lieutenant General Sir Richard Trant, KCB

**Flag Officer Submarines** Vice Admiral PGM Herbert, OBE

**Commander Task Group 317.8** Rear Admiral Sir John Woodward, KCB

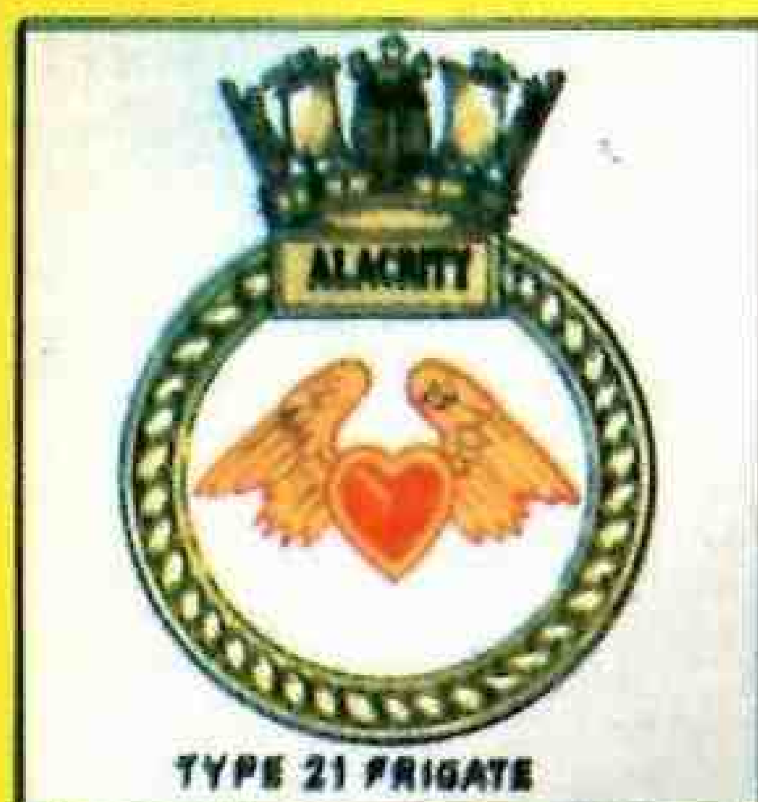
**3 Commando Brigade Royal Marines** Brigadier JHA Thompson, CB, OBE, ADC

**5th Infantry Brigade** Brigadier MJA Wilson, OBE, MC

**Commodore Amphibious Warfare** Commodore MC Clapp, CB

## SHIPS AND THEIR COMMANDING OFFICERS

**HMS *Active***
Cdr PCB Canter, RN



TYPE 21 FRIGATE

**HMS *Alacrity***
Cdr CJS Craig, DSC, RN


TYPE 21 FRIGATE

**HMS *Ambuscade***
Cdr PJ Mosse, RN

**HMS *Andromeda***
Capt JL Weatherall, RN


TYPE 21 FRIGATE

**HMS *Antelope***
Cdr NJ Tobin, DSC, RN



DESTROYER

**HMS *Antrim***
Capt BG Young, DSO, RN

**HMS *Ardent***
Cdr AWJ West, DSC, RN

**HMS *Argonaut***
Capt CH Layman, DSO, MVO, RN

**HMS *Arrow***
Cdr PJ Bootherstone, DSC, RN

**HMS *Avenger***
Capt HM White, RN

**HMS *Brilliant***
Capt JF Coward, DSO, RN

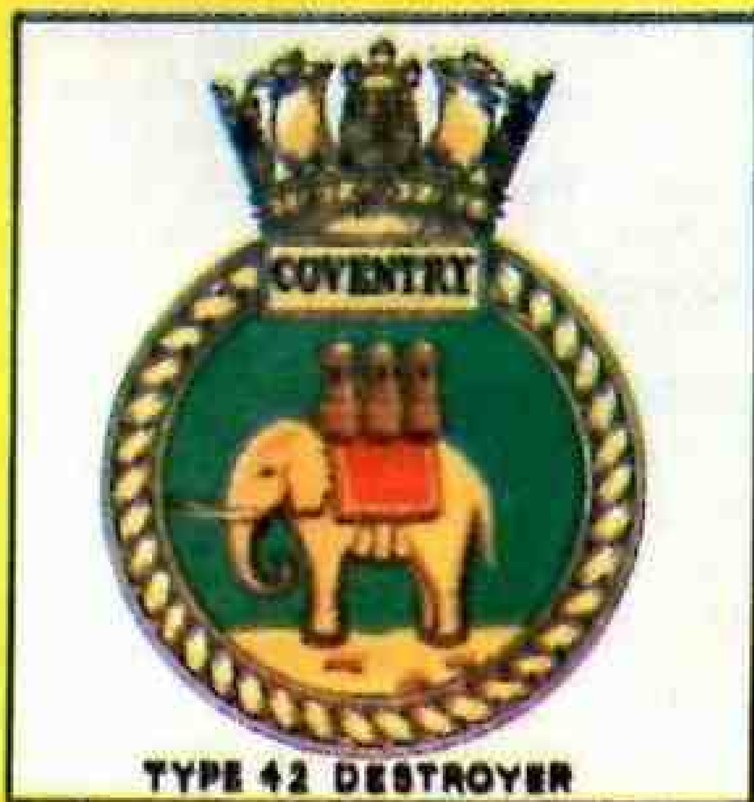


TYPE 82 DESTROYER

**HMS *Bristol***
Capt A Grose, RN

**HMS *Broadsword***
Capt WR Canning, DSO, ADC, RN

**HMS *Cardiff***
Capt MGT Harris, RN



TYPE 42 DESTROYER

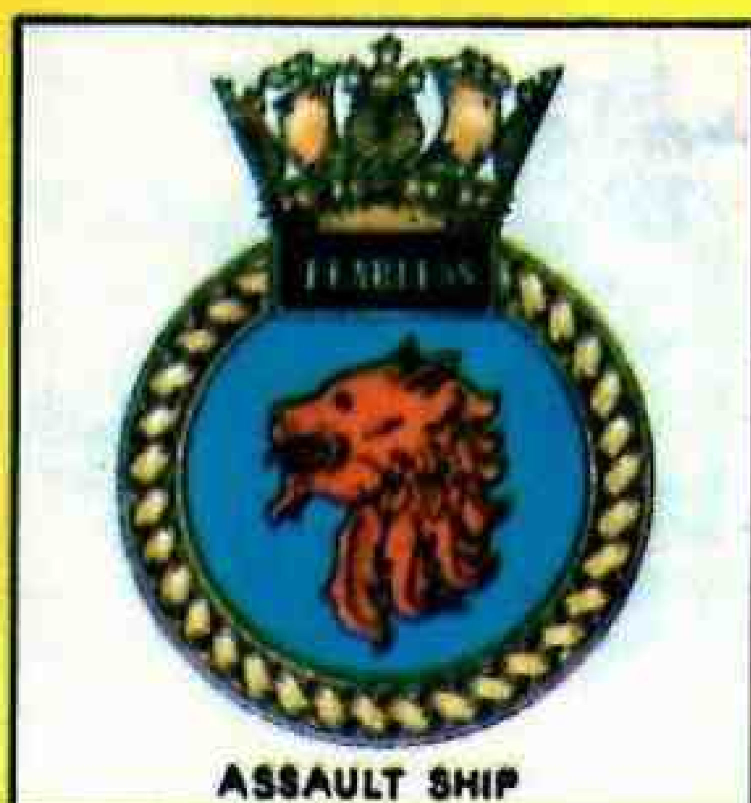
**HMS *Coventry***
Capt D HART-DYKE, MVO, RN

**HMS *Dumbarton Castle***
Lt-Cdr ND Wood, RN


ICE PATROL SHIP

**HMS *Endurance***
Capt NJ Barker, CBE, RN

**HMS *Exeter***
Capt HM Balfour, MVO, RN


ASSAULT SHIP

**HMS *Fearless***
Capt EJS Larken, DSO, RN



DESTROYER

**HMS *Glamorgan***
Capt ME Barrow, DSO, ADC, RN

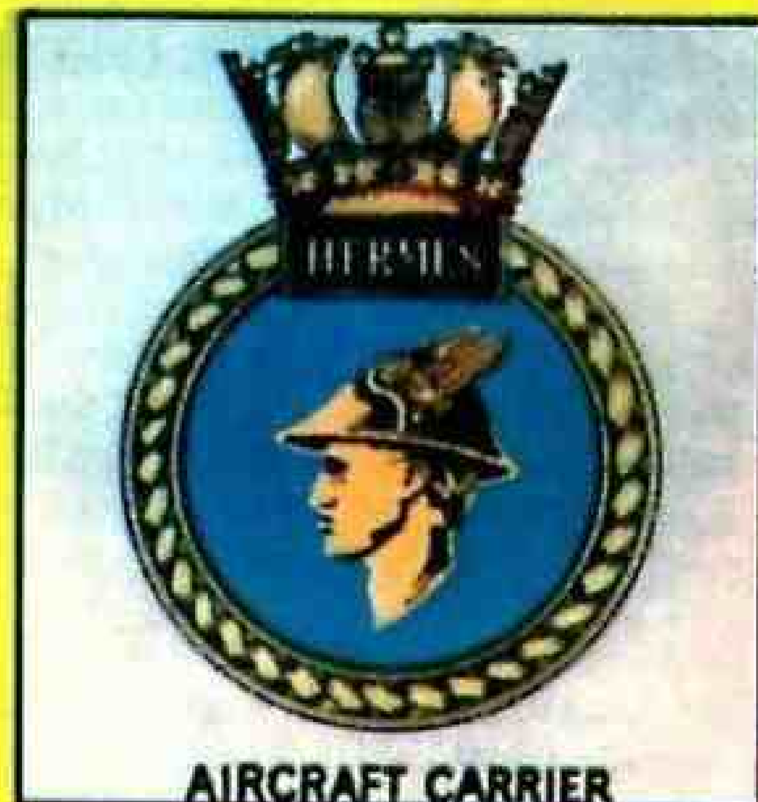


TYPE 42 DESTROYER

**HMS *Glasgow***
Capt AP Hoddinott, OBE, RN

**HMS *Hecla***
Capt GL Hope, RN

**HMS *Herald***
Capt RIC Halliday, RN


AIRCRAFT CARRIER

**HMS *Hermes***
Capt LE Middleton, DSO, RN
– 800 Naval Air Squadron
Lt-Cdr AD Auld, DSC, RN
– 826 Naval Air Squadron
Lt-Cdr DJS Squier, AFC, RN



SURVEY SHIP

**HMS *Hydra***
Cdr RJ Campbell, RN



ASSAULT SHIP

**HMS *Intrepid***
Capt PGV Dingemans, DSO, RN




**HMS *Invincible***
Capt JJ Black, DSO, MBE, RN
– 801 Naval Air Squadron
Lt-Cdr ND Ward, DSC, AFC, RN
– 820 Naval Air Squadron
Lt-Cdr RJS Wykes-Sneyd, AFC, RN

**HMS *Leeds Castle***
Lt-Cdr CFB Hamilton, RN

**HMS *Minerva***
Cdr SHG Johnson, RN

**HMS *Penelope***
Cdr PV Rickard, RN

**HMS *Plymouth***
Capt D Pentreath, DSO, RN




**HMS *Sheffield***
Capt JFTG Salt, RN

**HMS *Yarmouth***
Cdr A Morton, DSC, RN



## HM SUBMARINES




**HMS *Conqueror***
Cdr CL Wreford-Brown, DSO, RN

**HMS *Courageous***
Cdr RTN Best, RN

**HMS *Onyx***
Lt-Cdr AP Johnson, RN

**HMS *Spartan***
Cdr JB Taylor, RN

**HMS *Splendid***
Cdr RC Lane-Nott, RN

**HMS *Valiant***
Cdr TM le Marchand, RN



## ROYAL FLEET AUXILIARIES AND THEIR MASTERS

**RFA *Appleleaf***
Capt GPA MacDougall, RFA

**RFA *Bayleaf***
Capt AET Hunter, RFA

**RFA *Blue Rover***
Capt JD Roddis, RFA

**RFA *Brambleleaf***
Capt MSJ Farley, RFA

**RFA *Engadine***
Capt DF Freeman, RFA

**RFA *Fort Austin***
Cmdre SC Dunlop, CBE, DSO, RFA

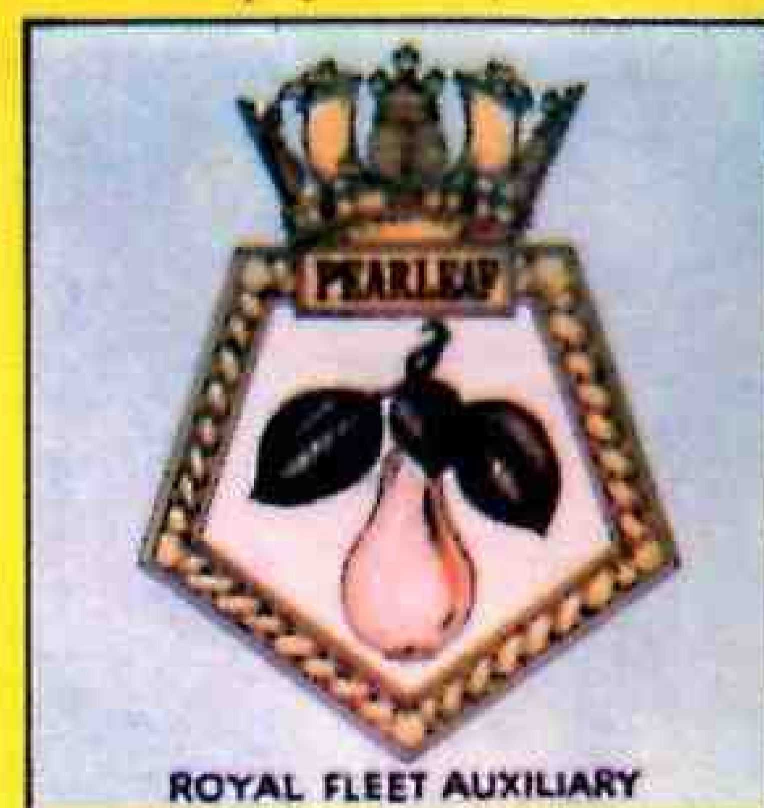
**RFA *Fort Grange***
Capt DGM Averill, CBE, RFA

**RFA *Resource***
Capt BA Seymour, RFA

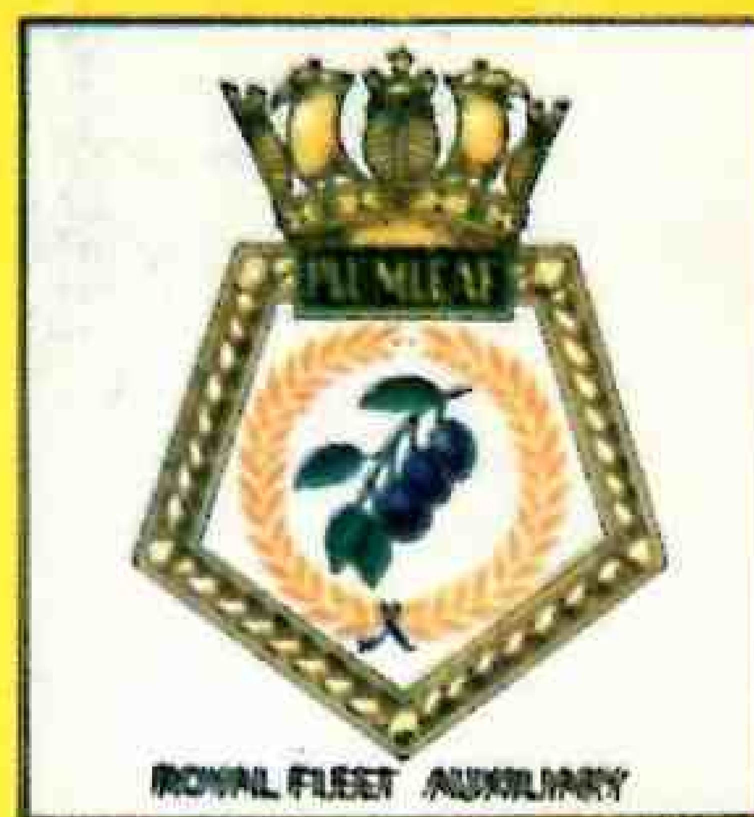



**RFA *Olmeda***
Capt AP Overbury, OBE, RFA

**RFA *Olna***
Capt JA Bailey, RFA




**RFA *Pearleaf***
Capt J McCulloch, RFA



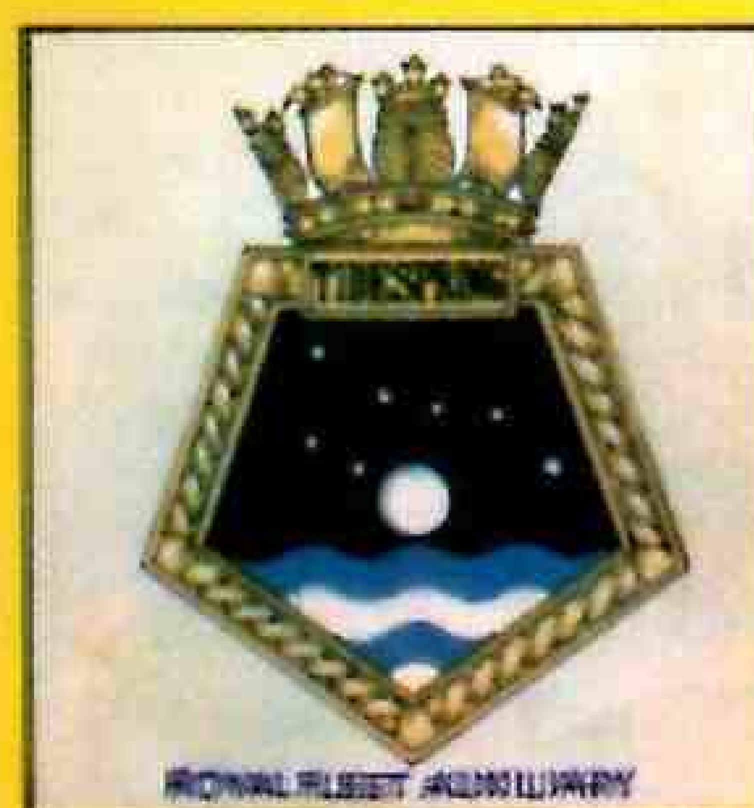

**RFA *Plumleaf***
Capt RWM Wallace, RFA




**RFA *Regent***
Capt J Logan, RFA

**RFA *Stromness***
Capt JB Dickinson, OBE, RFA

**RFA *Tidepool***
Capt JW Gaffrey, RFA



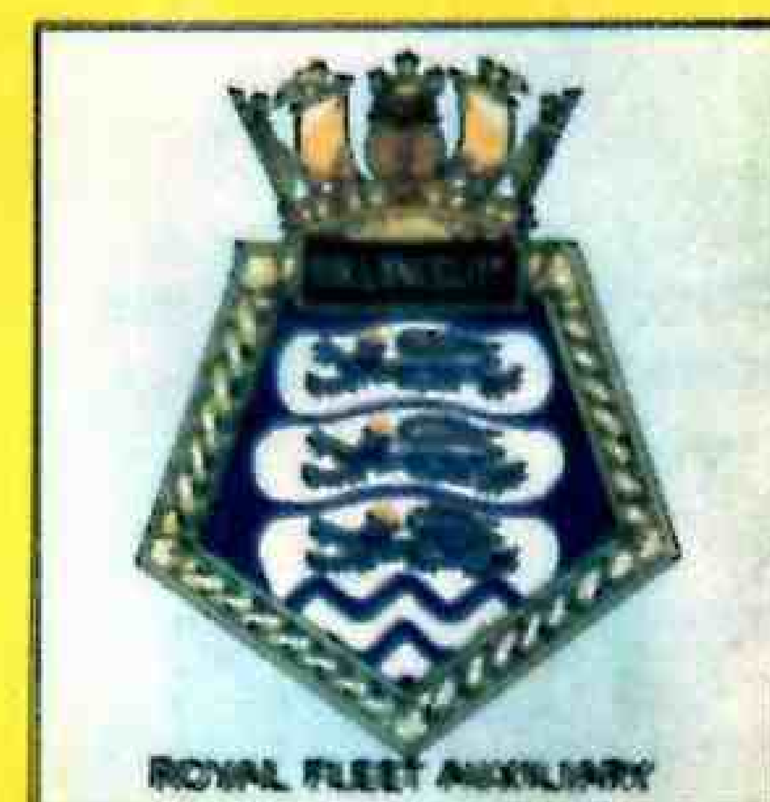

**RFA *Tidespring***
Capt S Redmond, OBE, RFA

***Sir Bedivere***
Capt PJ McCarthy, OBE, RFA




***Sir Galahad***
Capt PJG Roberts, DSO, RFA

***Sir Geraint***
Capt DE Lawrence, DSC, RFA




***Sir Lancelot***
Capt CA Purtcher-Wydenbruck, OBE, RFA




***Sir Percivale***
Capt AF Pitt, DSC, RFA




***Sir Tristram***
Capt GR Green, DSC, RFA



## ROYAL MARITIME AUXILIARY SERVICE SHIPS AND THEIR MASTERS

**RMAS *Goosander***
Capt A MacGregor

**RMAS *Typhoon***
Capt JN Morris



## Buques mercantes, sus comandantes oficiales

**MV *Alvega***
Capt A Lazenby

**MV *Anco Charger***
Capt B Hatton

**MV *Astronomer***
Capt HS Braden
Lt-Cdr R Gainsford, RN

**SS *Atlantic Causeway***
Capt MHC Twomey
Cdr RP Seymour, RN

**SS *Atlantic Conveyor***
Capt I North, DSC
Capt MG Layard, CBE, RN

**MV *Avelona Star***
Capt H Dyer

**MV *Balder London***
Capt KJ Wallace

**MV *Baltic Ferry***
Capt E Harrison
Lt-Cdr GB Webb, RN

**MV *British Enterprise II***
Capt D Grant
Lt-Cdr BEM Reynell, RN

**MV *British Avon***
Capt JWM Guy

**MV *British Dart***
Capt JAN Taylor

**MV *British Esk***
Capt G Barber

**MV *British Tamar***
Capt WH Hare

**MV *British Tay***
Capt PT Morris

**MV *British Test***
Capt TA Oliphant

**MV *British Trent***
Capt PR Walker

**MV *British Wye***
Capt DM Rundell, OBE

**SS *Canberra***
Capt W Scott-Masson, CBE,
Capt CPO Burne, CBE, RN

**MV *Contender Bezant***
Capt A Mackinnon,
Lt-Cdr DHN Yates, RN

**MV *Elk***
Capt JP Morton, CBE
Cdr AS Ritchie, OBE, RN

**MV *Europic Ferry***
Capt CJC Clark, OBE
Cdr AB Gough, RN

**MV *Fort Toronto***
Capt RI Kinnier

**MV *G A Walker***
Capt EC Metham

**MV *Geestport***
Capt GF Foster

**GS *Iris***
Capt G Fulton
Lt-Cdr J Bithell, RN

**MT *Irishman***
Capt W Allen

**MV *Laertes***
Capt HT Reid

**MV *Lycaon***
Capt HR Lawton
Lt-Cdr DJ Stiles, RN

**MV *Norland***
Capt M Ellerby, CBE
Cdr CJ Esplin-Jones, OBE, RN

**MV *Nordic Ferry***
Capt R Jenkins
Lt-Cdr M St JDA Thorburn, RN

**RMS *Queen Elizabeth II***
Capt P Jackson
Capt NCH James, RN

**TEV *Rangatira***
Capt P Liddell,
Cdr DH Lines, RN

**MV *Saint Edmund***
Capt MJ Stockman
Lt-Cdr AM Scott, RN

**RMS *Saint Helena***
Capt MLM Smith

**MT *Salvageman***
Capt AJ Stockwell

**MV *Saxonia***
Capt H Evans

**MV *Scottish Eagle***
Capt A Terras

**MV *Shell Eburna***
Capt JC Beaumont

**MV *Stena Inspector***
Capt D Ede,
Capt PJ Stickland, RN

**MV *Stena Seaspread***
Capt N Williams,
Capt P Badcock, CBE, RN

**MV *Strathewe***
Capt STS Household
Lt-Cdr RH Hewland, RN

**MV *Tor Caledonia***
Capt A Scott
Lt-Cdr JG Devine, RN

**SS *Uganda***
Capt JG Clark
Cdr AB Gough, RN

*Senior Medical Officer:*
Surgeon Capt AJ Rintoul, RN

**MV *Wimpey Seahorse***
Capt M Slack, OBE

**MT *Yorkshireman***
Capt P Rimmer

## Barreminas y auxiliares (tomados de la marina mercante y comisionados)

**HMS *Cordella***
Lt-Cdr MCG Holloway, RN

**HMS *Farnella***
Lt RJ Bishop, RN

**HMS *Junella***
Lt M Rowledge, RN

**HMS *Northella***
Lt JPS Greenop, RN

**HMS *Pict***
Lt-Cdr DG Garwood, RN

## Comandante de la unidad de apoyo de las fuerzas británicas en la Isla de la Ascensión, hasta el 17 de junio de 1982

Capt R McQUEEN, CBE, RN




## Unidades de Royal Marine y sus jefes

3 Commando Brigade
Headquarters and Signal Squadron
Royal Marines
Maj RC DIXON, RM

40 Commando Royal Marines
Lt Col MPJ HUNT, RM

42 Commando Royal Marines
Lt Col NF VAUX, DSO, RM

45 Commando Royal Marines
Lt Col AF WHITEHEAD,
DSO, RM



*Lt Col NF Vaux, DSO*



*Lt Col AF Whitehead, DSO*

Commando Logistic Regiment
Royal Marines
Lt Col IJ HELLBERG, OBE, RCT

3 Commando Brigade Air
Squadron Royal Marines
Maj CP CAMERON, MC, RM

1st Raiding Squadron Royal
Marines
Capt FIJ BAXTER, RM

Special Boat Squadron
Royal Marines
Maj JJ THOMSON, OBE, RM

3 Commando Brigade Air Defence
Troop Royal Marines
Lt IL DUNN, RM

Y Troop Royal Marines
Capt GD CORBETT, R Signals

Field Records Office Drafting
and Records Office Royal Marines
Capt JR HANCOCK, RM

The Band of Her Majesty's Royal
Marines Commando Forces
Capt JM WARE, LRAM, RM



*Lt Col IJ Hellberg, OBE*

The Band of Her Majesty's Royal
Marines Flag Officer
3rd Flotilla
WO 2(B) T ATTWOOD, LRAM,
ARCM, RM



## Unidades militares y comandantes

Two troops The Blues and Royals
Capt RAK FIELD, RHG/D

4th Field Regiment Royal Artillery
(Less one battery)
Lt Col GA HOLT, RA

12th Air Defence Regiment Royal Artillery (Less one battery)
Lt Col MC BOWDEN, RA

29th Commando Regiment Royal Artillery
Lt Col MJ HOLROYD-SMITH, OBE, RA

Elements 43 Air Defence Battery, 32nd Guided Weapons Regiment Royal Artillery
Capt RC DICKEY, RA

Elements 49th Field Regiment Royal Artillery
Maj RT GWYN, RA

Elements Royal School of Artillery Support Regiment
Maj MH FALLON, RA



Express Newspapers

*Lt Col MIE Scott, DSO*

Elements 33 Engineer Regiment
Capt B LLOYD, RE

36 Engineer Regiment
(Less one squadron)
Lt Col GW FIELD, MBE, RE

Elements of 38 Engineer Regiment
Maj RB HAWKEN, RE

59 Independent Commando Squadron Royal Engineers
Maj R MACDONALD, RE

Elements Military Works Force
Lt Col LJ KENNEDY, MBE, RE

Elements 2 Postal and Courier Regiment Royal Engineers
Maj I WINFIELD, RE

Elements 14th Signal Regiment
Capt GD CORBET, R Signals

Elements 30th Signal Regiment
Maj WK BUTLER, R Signals

5th Infantry Brigade Headquarters and Signals Squadron
Maj ML FORGE, R Signals

Elements 602 Signal Troop
Warrant Officer II (Yeoman of Signals)
JF CALVERT, R Signals

2nd Battalion Scots Guards
Lt Col MIE SCOTT, DSO, SG

1st Battalion Welsh Guards
Lt Col JF RICKETT, OBE, WG



The Press Association

*Maj CPB Keeble, DSO*

1st Battalion 7th Duke of Edinburgh's Own Gurkha Rifles
Lt Col DP de C MORGAN, OBE, 7GR

2nd Battalion The Parachute Regiment. Commanded in turn by
a) Lt Col H JONES, VC, OBE, Para
b) Maj CPB KEEBLE, DSO, Para
c) Lt Col DR CHAUNDLER, Para

3rd Battalion The Parachute Regiment
Lt Col HWR PIKE, DSO, MBE, Para

Elements 22nd Special Air Service Regiment
Lt Col HM ROSE, OBE, Coldm Gds

656 Squadron Army Air Corps
Maj CS SIBUN, AAC

Elements 17 Port Regiment Royal Corps of Transport
Lt JGD LOWE, RCT

Elements 29 Transport and Movements Regiment Royal Corps of Transport
Lt DR BYRNE, RCT

Elements 47 Air Despatch Squadron Royal Corps of Transport
Maj RC GARDNER, RCT

407 Troop Royal Corps of Transport
Lt JP ASH, RCT



The Press Association

*Lt Col HWR Pike, DSO, MBE*

Elements of The Joint Helicopter Support Unit
Corp J ELLIOT, RCT

16 Field Ambulance Royal Army Medical Corps
Lt Col JDA ROBERTS, RAMC

Elements 19 Field Ambulance Royal Army Medical Corps
Cap JT GRAHAM, RAMC

Elements 9 Ordnance Battalion Royal Army Ordnance Corps
Maj RBP SMITH, RAOC

81 Ordnance Company Royal Army Ordnance Corps
Maj GMA THOMAS, RAOC

10 Field Workshop Royal Electrical and Mechanical Engineers
Maj AD BALL, REME

Elements 70 Aircraft Workshops Royal Electrical and Mechanical Engineers
Staff Sergeant MJ EMERY, REME

Elements 160 Provost Company Royal Military Police
Cap AK BARLEY, RMP

6 Field Cash Office Royal Army Pay Corps
Maj RF CLARK, RAPC

601 Tactical Air Control Party (Forward Air Controller)
Maj MM HOWES, RRW

602 Tactical Air Control Party (Forward Air Controller)
Maj AS HUGHES, RWF

603 Tactical Air Control Party (Forward Air Controller)
Flight Lt G HAWKINS, RAF



**Royal Air Force**

Senior Royal Air Force Officer, Ascension Island, and Commander British Forces Support Unit Ascension Island from 17 June
Group Capt JSB PRICE, CBE, ADC, RAF

## Escuadrones de vuelo y sus comandantes

1 (F) Squadron Harrier GR3
Wing Cmdr PT SQUIRE, DFC, AFC, RAF

*Detachments of*
10 Squadron VC10
Wing Cmdr OG BUNN, MBE, RAF

18 Squadron Chinook HC1
Squadron Leader
RU LANGWORTHY, DFC, AFC, RAF

24 Squadron Hercules C1
30 Squadron Hercules C1
47 Squadron Hercules C1
70 Squadron Hercules C1
Squadron Ldr MJ KEMPSTER, RAF (4-17 Apr 82).
Squadron Ldr JRD MORLEY, RAF (18 Apr-11 May 82).
Squadron Ldr NCL HUDSON, BA, RAF (12 May-23 Jul 82).

29 Squadron Phantom FGR2
Squadron Ldr RWD TROTTER, RAF

42 Squadron Nimrod Mk.1
Wing Cmdr DL BAUGH, OBE, RAF

44 Squadron Vulcan B2
50 Squadron Vulcan B2
101 Squadron Vulcan B2
Squadron Ldr AC MONTGOMERY, RAF



MOD/Studio D. Blackpool

*Group Capt JSB Price, CBE, ADC*

55 Squadron Victor K2
57 Squadron Victor K2
Wing Cmdr DW MAURICE-JONES, RAF (18-21 Apr 82)
Wing Cmdr AW BOWMAN, MBE, RAF (22 Apr 82)

120 Squadron Nimrod Mk.2
201 Squadron Nimrod Mk.2
206 Squadron Nimrod Mk.2
Wing Cmdr D EMMERSON, AFC, RAF

202 Squadron SAR Sea King
Flight Lt MJ CARYLE, RA'



MOD/Studio D. Blackpool

*Squadron Ldr RU Langworthy DFC, AFC*

## Regimiento de la Royal Air Force

3 (Regiment) Wing Headquarters Unit and 15 (Regiment) Squadron Detachment Field Squadron
Wing Cmdr TT WALLIS, RAF

63 (Regiment) Squadron (Rapier) Squadron Ldr
IPG LOUGHBOROUGH, RAF

*Support Units*
Tactical Communications Wing
Tactical Supply Wing
No 1 EOD Unit

# Operación Corporate
# Insignias



ROYAL NAVY



ROYAL MARINES



ROYAL FLEET AUXILIARY



ROYAL CORPS OF SIGNALS



SCOTS GUARDS



WELSH GUARDS



ROYAL ARMY CHAPLAIN'S DEPARTMENT



ROYAL CORPS OF TRANSPORT



ROYAL ARMY MEDICAL CORPS




ROYAL ARMY EDUCATIONAL CORPS



ROYAL PIONEER CORPS



INTELLIGENCE CORPS



ARMY CATERING CORPS

**Todo hombre o mujer que sirvió durante la Guerras de las Malvinas en las fuerzas armadas británicas está representado por una de estas insignias, o pertenecía a un servicio cuyo emblema está representado en estas páginas. El gran número de unidades involucradas es una prueba de que la Operación Corporate, como denominaron los ingleses a su campaña de las Malvinas, fue un esfuerzo de equipo.**


THE BLUES AND ROYALS


ROYAL REGIMENT OF ARTILLERY


CORPS OF ROYAL ENGINEERS


THE PARACHUTE REGIMENT


7th DUKE OF EDINBURGH'S OWN GURKHA RIFLES



SPECIAL AIR SERVICE REGIMENT


ARMY AIR CORPS


ROYAL ARMY ORDNANCE CORPS


ROYAL ELECTRICAL AND MECHANICAL ENGINEERS


ROYAL MILITARY POLICE


ROYAL ARMY PAY CORPS


QUEEN ALEXANDRA'S ROYAL ARMY NURSING CORPS


WOMEN'S ROYAL ARMY CORPS


ROYAL AIR FORCE

# Operación Corporate

Los muertos de la Task Force
–Nómina de fuente británica–

## ROYAL NAVY

### HMS *Coventry*
MEM(M)1 F O ARMES
ACWEA J D L CADDY
MEM(M)1 P B CALLUS
APOCA S R DAWSON
AWEM(R)1 J K DOBSON
PO(S) M G FOWLER
WEM(O)1 I P HALL
LT R R HEATH
AWEM(N)1 D J A OZBIRN
LT CDR G S ROBINSON-HOLTRE
LRO(W) B J STILL
MEA2 G L J STOCKWELL
AWEA1 D A STRICKLAND
AAB(EW) A D SUNDERLAND
MEM(M)2 S TONKIN
ACK I E TURNBULL
AWEA2 P P WHITE
WEA/APP I R WILLIAMS

### HMS *Fearless*
MEA(P) A S JAMES
ALMEM(M) D MILLER

### HMS *Glamorgan*
POAEM(L) M J ADCOCK
CK B EASTON
AEM(M) M HENDERSON
AEM(R)1 B P HINGE
LACAEMN D LEE
AEA(M)2 K I McCALLUM
AB(R) McCANN
CK B J MALCOLM
MEM(M)2 T W PERKINS
L/CK M SAMBLES
L/CK A E SILLENCE
STD J D STROUD
LT D H R TINKER
POACMN C P VICKERS

### HMS *Sheffield*
LT CDR D I BALFOUR
POMEM(M) D R BRIGGS
CA D COPE
WEA1 A C EGGINGTON
S/LT R C EMLY
POCK R FAGAN
CK N A GOODALL
LMEM(M) A J KNOWLES
LCK A MARSHALL
POWEM A R NORMAN
CK D E OSBORNE
WEA1 K R F SULLIVAN
CK A C SWALLOW
ACWEMN M TILL
WEMN2 B J WALLIS
LCK A K WELLSTEAD
MAA B WELSH
CK K J WILLIAMS
LT CDR J S WOODHEAD

### HMS *Hermes*
LT CDR G W J BATT
POACMN K S CASEY
LT N TAYLOR

### HMS *Invincible*
LT W A CURTIS
LT CDR J E EYTON-JONES
NA(AH)1 B MARSDEN

### HMS *Ardent*
AB(S) D D ARMSTRONG
LT CDR R W BANFIELD
AB(S) A R BARR
POAEM(M) P BROUARD
CK R J S DUNKERLEY
ALCK M P FOOTE
MEM(M)2 S H FORD
ASTD S HANSON
AB(S) S K HAYWARD
AB(EW) S HEYES
WEM(R)1 S J LAWSON
MEM(M)2 A R LEIGHTON
AEMN(1) A McAULEY
ALS(R) M S MULLEN
LT B MURPHY
LPT G T NELSON
APOWEM(R) A K PALMER
CK J R ROBERTS
LT CDR J M SEPHTON
ALMEM(M) S J WHITE
ALMEM(L) G WHITFORD
MEM(M)1 G S WILLIAMS

### HMS *Argonaut*
AB(R) I M BOLDY
S(M) M J STUART

### HMS *Antelope*
STD M R STEPHENS

### *Atlantic Conveyor*
AEM(R)1 A U ANSLOW
CPOWTR E FLANAGAN
LAEM(L) D L PRYCE

## ROYAL MARINES
CPL J G BROWNING
MNE P D CALLAN
MNE C DAVISON
SGT R ENEFER
SGT A P EVANS
CPL K EVANS
CPL P R FITTON
LT K D FRANCIS
L/CPL B P GIFFIN
MNE R D GRIFFIN
A/SGT I N HUNT
C/SGT B R JOHNSTON
SGT R A LEEMING
CPL M D LOVE
MNE S G McANDREWS
MNE G C MacPHERSON
L/CPL P B McKAY
MNE M J NOWAK
LT R J NUNN
MNE K PHILLIPS
SGT R J ROTHERHAM
MNE A J RUNDLE
CPL J SMITH
CPL I F SPENCER
CPL A B UREN
CPL L G WATTS
MNE D WILSON

## ARMY

### Special Air Service
A/CPL R E ARMSTRONG
A/SGT J L ARTHY
A/WO1 I M ATKINSON
A/CPL W J BEGLEY
A/SGT P A BUNKER
SGT P P CURRASS
A/SGT S A I DAVIDSON
WO11 L GALLAGHER
CAPTAIN G J HAMILTON
A/SGT W C HATTON
A/SGT W J HUGHES
A/SGT P JONES
A/WO11 P O'CONNOR
CPL E T WALPOLE

### Army Air Corps
L/CPL B C BULLERS
L/CPL S J COCKTON
S/SGT C A GRIFFIN
PTE M A JONES

### Scots Guards
GDSM D J DENHOLM
GDSD D MALCOLMSON
L/SGT C MITCHELL
GDSM J B C REYNOLDS
SGT J SIMEON
GDSM A G STIRLING
GDSM R TANBINI
WO11 D WIGHT

### Royal Signals
S/SGT J I BAKER
LT J A BARRY
A/CPL R A BURNS
MAJOR M L FORGE
L/CPL P N LIGHTFOOT
CPL D F McCORMACK
A/CPL M V McHUGH
CPL S J G SYKES

### Royal Electrical and Mechanical Engineers
A/CPL J NEWTON
CFN M W ROLLINS
CFN A SHAW
L/CPL A R STREATFIELD

### Royal Engineers
SPR P K GHANDI
SPR C A JONES
CPL A G McIIVENNY
CPL M MELIA
L/CPL J B PASHLEY
S/SGT J PRESCOTT
SPR W D TARBARD
CPL S WILSON

### Army Catering Corps
PTE A M CONNETT
PTE P W MIDDLEWICK

### Royal Army Medical Corps
L/CPL I R FARRELL
MAJOR R NUTBEEM
PTE K PRESTON

### Gurkha Rifles
L/CPL BUDHAPARSAD LIMBU

### 2nd Battalion, The Parachute Regiment
L/CPL G D BINGLEY
L/CPL A CORK
CAPTAIN C DENT
PTE S J DIXON
C/SGT G P M FINDLAY
PTE M W FLETCHER
CPL D HARDMAN
PTE M HOLMAN-SMITH
PTE S ILLINGSWORTH
LT COL H JONES
PTE T MECHAN
PTE D A PARR
CPL S R PRIOR
PTE F SLOUGH
L/CPL N R SMITH
CPL P S SULLIVAN
CAPTAIN D A WOOD

### 3rd Battalion, The Parachute Regiment
PTE R J ABSOLON
PTE G BULL
PTE J S BURT
PTE J D CROW
PTE M S DODSWORTH
PTE A D GREENWOOD
PTE N GROSE
PTE P J HEDDICKER
L/CPL P D HIGGS
CPL S HOPE
PTE T R JENKINS
PTE C D JONES
PTE S I LAING
L/CPL C K LOVATT
CPL S P F McAUGHLIN
CPL K J McCARTHY
C/SGT I J McKAY
L/CPL J H MURDOCK
L/CPL D E SCOTT
PTE I P SCRIVENS
PTE P A WEST

### Welsh Guards
L/CPL A BURKE
L/SGT J R CARLYLE
GDSM I A DALE
GDSM M J DUNPHY
GDSM P EDWARDS
SGT C ELLEY
GDSM M GIBBY
GDSM G C GRACE
GDSM P GREEN
GDSM G M GRIFFITHS
GDSM D N HUGHES
GDSM G HUGHES
GDSM B JASPER
GDSM A KEEBLE
L/SGT K KEDGHANE
GDSM M J MARKS
GDSM C MORDECAI
L/CPL S J NEWBURY
GDSM G D NICHOLSON
GDSM C C PARSONS
GDSM E J PHILLIPS
GDSM G W POOLE
GDSM N A ROWBERRY
L/CPL P A SWEET
GDSM C C THOMAS
GDSM G K THOMAS
L/CPL N D M THOMAS
GDSM R G THOMAS
GDSM A WALKER
L/CPL C F WARD
GDSM J F WEAVER
SGT M WIGLEY
GDSM D R WILLIAMS

## ROYAL AIR FORCE

### RAF Upavon
FLT LT G W HAWKINS

## CHINESE
RFA *Sir Tristram*
YU SIK CHEE
YEUNG SWI KAMI
RFA *Sir Galahad*
LEUNG CHAU
SUNG YUK FAI
*Atlantic Conveyor*
Ng PO
CHAN CHI SING
HMS *Sheffield*
LAI CHI KEUNG
HMS *Coventry*
KYE BEN KWO

## ROYAL FLEET AUXILIARY
RFA *Fort Grange*
QM WS FRASER
RFA *Sir Galahad*
3RD ENG C HAILWOOD
2ND ENG P HENRY
*Atlantic Conveyor*
1ST RADIO OFFR R HOOLE
RFA *Sir Galahad*
3RD ENG A MORRIS

## MERCHANT NAVY

### *Atlantic Conveyor*
BOSUN J DOBSON
MECHANIC F FOULKES
MECHANIC J HUGHES
STD D HAWKINS
CAPT I NORTH
MECHANIC E VICKERS

## FALKLANDS CIVILIANS
DOREEN BURNS
MARY GOODWIN
SUE WHITNEY

# LA GUERRA DE LAS MALVINAS

# Contenido de este volumen

| Título | Pág. |
|---|---|



| Título | Pág. |
|---|---|






LA GUERRA DE LAS MALVINAS

Fotocomposición: Photo Lettering SA, Combate de los Pozos 465/467, Capital Federal.
Impreso en los Talleres de Sociedad Impresora Americana, Lavardén 157, Capital.
Papel Editomat 115 grs., Fábrica Witcel Distribuidor Copagra S.A.

LA GUERRA DE LAS MALVINAS

Editor: José Juan Fernández Reguera.

Jefe de Redacción: Chacho Rodríguez Muñoz.

Redacción: Luis María Maiz, Luis Garasino y Danilo Manzini.

Diagramación: Justo Antonio Sanz.

Cartografía Alejandro Malofiej.

EDICIONES FERNANDEZ REGUERA, Avda. Ramos Mejía 1680 (CP 1104), 1er Piso, Of. 28. Sector "D" Buenos Aires. República Argentina. Tel. 313-0397 TLX 9900 PBTH AR

Créditos de las fotografías del Volumen I

*Rex Features: The Press Association: The Press Association/Martin Cleaver: Camera Press: Aviation Photographs International: Lockheed: Richard Cooke: Atlántida Gamma/Frank Spooner Pictures: Gamma/Frank Spooner: Crown: Aérospatiale: Sygma/John Hillelson Agency: Leonard Bourne/Camera Press: Imperial War Museum: A Nogues/Sygma/John Hillelson Agency: Ch. Rodríguez Muñoz: Lt. M. Duck R.M.: R. Mahoney: Times Newspaper: Avions Marcel Dassault: J. Jokel/BBC: Tom Smith/Daily Express: Paul Haley/Soldier Magazine: British Aerospace: Department of Defence USA.*